álbum ALAS DE CHILE



ALBUM

ALAS DE CHILE

A nuestros coleccionistas:

Cuando recibí el grato encargo de parte de "Colecciones Culturales Salo" de preparar y organizar la realización de este álbum "Alas de Chile", comprendí que era una empresa importante y de gran responsabilidad. Puesto que plasmar en láminas y textos una reseña histórica del origen presente y futuro de nuestra Fuerza Aérea entrañaba, junto a una honrosa distinción, una difícil labor. Felizmente, desde un comienzo contamos con la apreciada colaboración de la Fuerza Aérea de Chile, sus autoridades y en especial del Departamento de Relaciones Públicas de esa institución.

Me es muy grato señalar, entre otros nombres, el del distinguido aviador y escritor coronel (R) don Guillermo Marín, bajo cuyos sabios consejos y valiosos aportes ha sido posible llevar a feliz término esta empresa.

Mención especial merece también el equipo de artistas dibujantes, que, bajo la dirección del conocido artista Themo Lobos, han diseñado las diversas figuras en colores que ilustran este álbum.

Por último, la Empresa Editora Gabriela Mistral, cuyos ejecutivos y técnicos han esmerado su labor más allá de un mero contrato comercial.

Es particularmente grato, para quienes hemos tenido la responsabilidad de echar a volar estas "Alas de Chile", destacar los conceptos que el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y Miembro de la Honorable Junta de Gobierno, General del Aire don Gustavo Leigh Guzmán, nos expresara cuando conoció este proyecto y le mostramos las diversas láminas en colores. Contando con su venia para ello, es un motivo de orgullo y de alta responsabilidad transcribir textualmente la carta que el Señor General tuvo la fineza de enviarnos.

Afectuosamente,

Germán Becker Ureta.



SANTIAGO, 31 DE JULIO DE 1974.

Sres.
COLECCIONES CULTURALES "SALO"
Presente

Estimados señores:

Me es muy grato dirigirme a Uds. con motivo de la próxima publicación del Album "Alas de Chile".

Cuando esta obra llegó a mis manos me pude dar cuenta, por la diversidad de sus temas y por la calidad de sus dibujos, que más que un Album para entretención de coleccionistas es una verdadera enciclopedia de la historia de la Aviación Militar Chilena.

Estas iniciativas contribuyen en gran medida al acervo cultural ciudadano y le entregan, especialmente a la juventud, valores positivos de nuestra realidad nacional. Hoy en día, con el tremendo progreso de las comunicaciones, la gran masa ciudadana no siempre está recibiendo lo más adecuado para sus inquietudes culturales. Con el Album "Alas de Chile" se está dando a conocer una obra de chilenos, una Institución nacional, creada, operada y mantenida por chilenos.

Reciban Uds. mis buenos augurios para el éxito de esta loable iniciativa y muy en especial mis felicitaciones para los artistas que han sabido plasmar en el dibujo nuestra historia de las Alas Militares Chilenas.

SALUDA ATENTAMENTE A UDS.,

GUSTAVO LEIGH GUZMAN
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE
MIEMBRO JUNTA DE GOBIERNO

COLECCIONES CULTURALES SALO
MELNIK Y ASOCIADOS

ACEVEDO

VIDA Y MARTIRIO DE UN GRAN AVIADOR



Luis Alberto Acevedo fue un joven que dedicó su vida al gran ideal del vuelo, que le inculcó en el alma un aviador italiano que voló por primera vez en Chile en 1910: Bartolomé Cattaneo, como ocurrió a otros jóvenes chilenos.

Era un deportista de corazón, y se destacó como ciclista campeón en el club "La Estrella".



Luis Alberto Acevedo campeón ciclista del Club "Estrella de Chile"

Impactado por los vuelos de Cattaneo, liquidó un pequeño bar que poseía en el viejo teatro Santiago, y se embarcó rumbo a Francia para hacerse allí aviador. Sólo contaba con algunos francos, y un ideal inmenso que lo empujaba a materializar sus sueños.

Después de ocho meses de penurias y de bohemia en un país extraño, que era la patria de la aviación más desarrollada en aquellos tiempos de 1911, conseguía cumplir sus anhelos y obtenía, en la Escuela Blériot, que supo aquilatar sus méritos, el Brevet N.º 740,



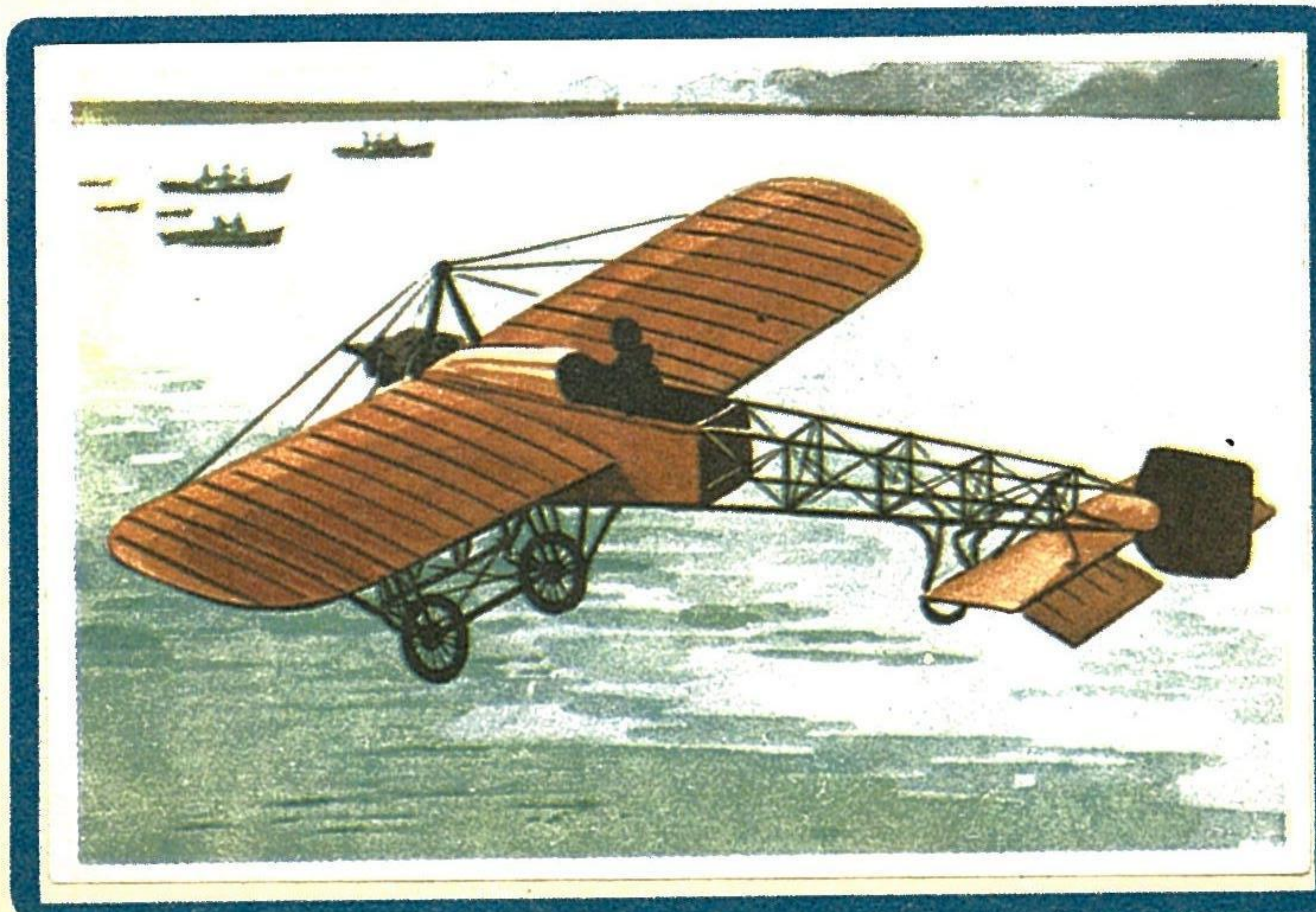
Acevedo con su abnegada esposa

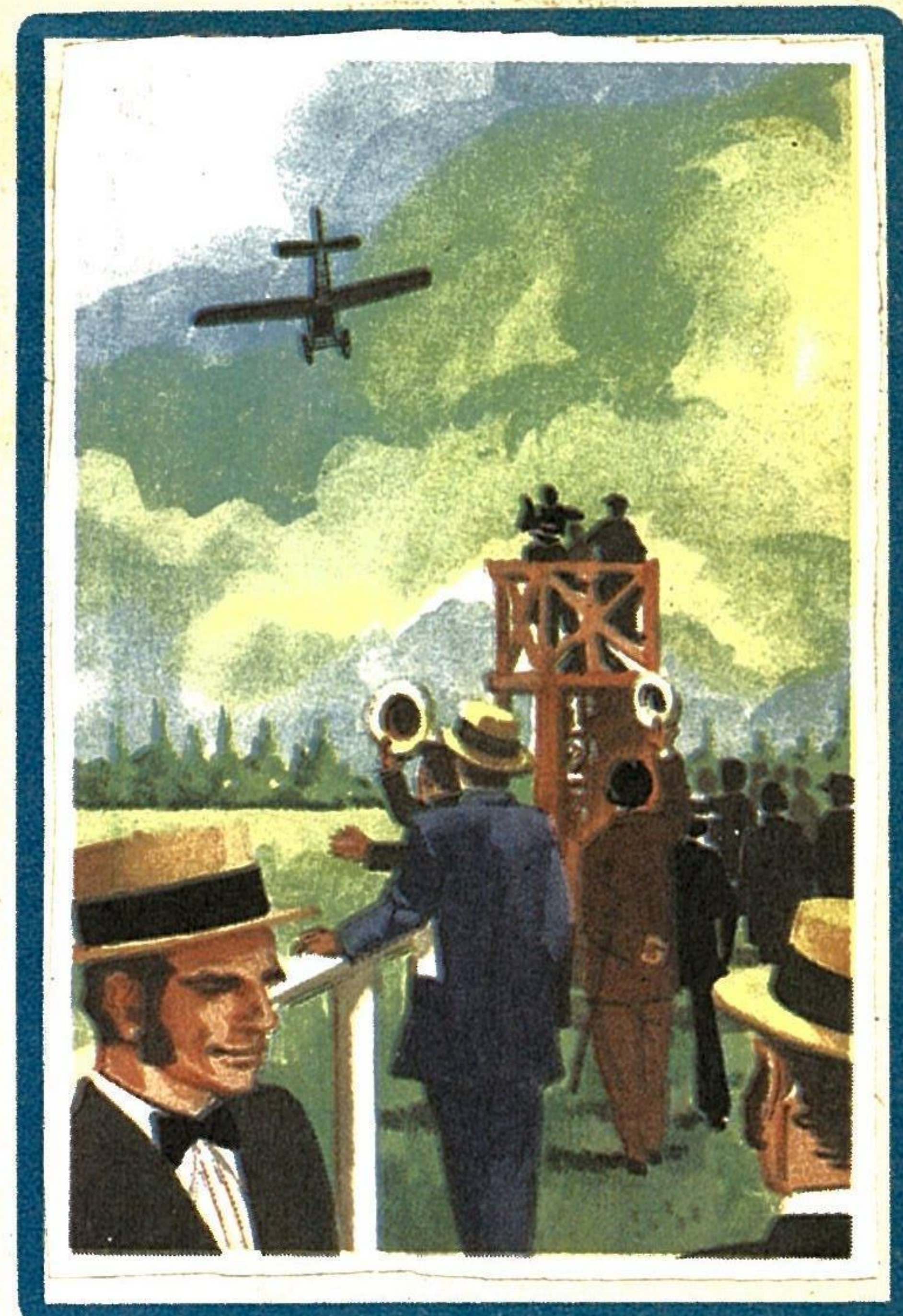
que lo acreditaba como aviador profesional.

Regresó a Chile con una gran popularidad, conseguida mientras hacía su curso en Francia, y trajo consigo un monoplano Blériot para hacer vuelos en el país, con la cooperación de Clodomiro Figueroa y Manuel Fernández, socios de una empresa denominada "Sociedad Nacional de Aviación".

En una semana, el avión fue armado por Pierre Coemme, destacado mecánico y amigo leal de Acevedo, en el Parque Cousiño. Deseaban no sólo hacer "aviación", sino ganar dinero como lo hizo Cattaneo, porque era un espectáculo grandioso y casi desconocido todavía en Chile, a la vez que sumamente costoso por los riesgos y accidentes, muy

2. Acevedo vuela sobre la escuadra en Iquique





1. Acevedo vuela sobre el Club Hípico

comunes en aquellos aparatos tan frágiles.

En efecto, Acevedo electrizó a las multitudes con sus vuelos en Santiago, Viña del Mar, y en el norte y sur del país. Pero no obtuvo las sumas soñadas, sino graves problemas económicos con sus socios, y muchas amarguras y desengaños.

En uno de sus vuelos en Iquique, sobrevoló la Escuadra Chilena allí reunida, y lanzó un mensaje que preconizaba la formación en Chile de una Aviación

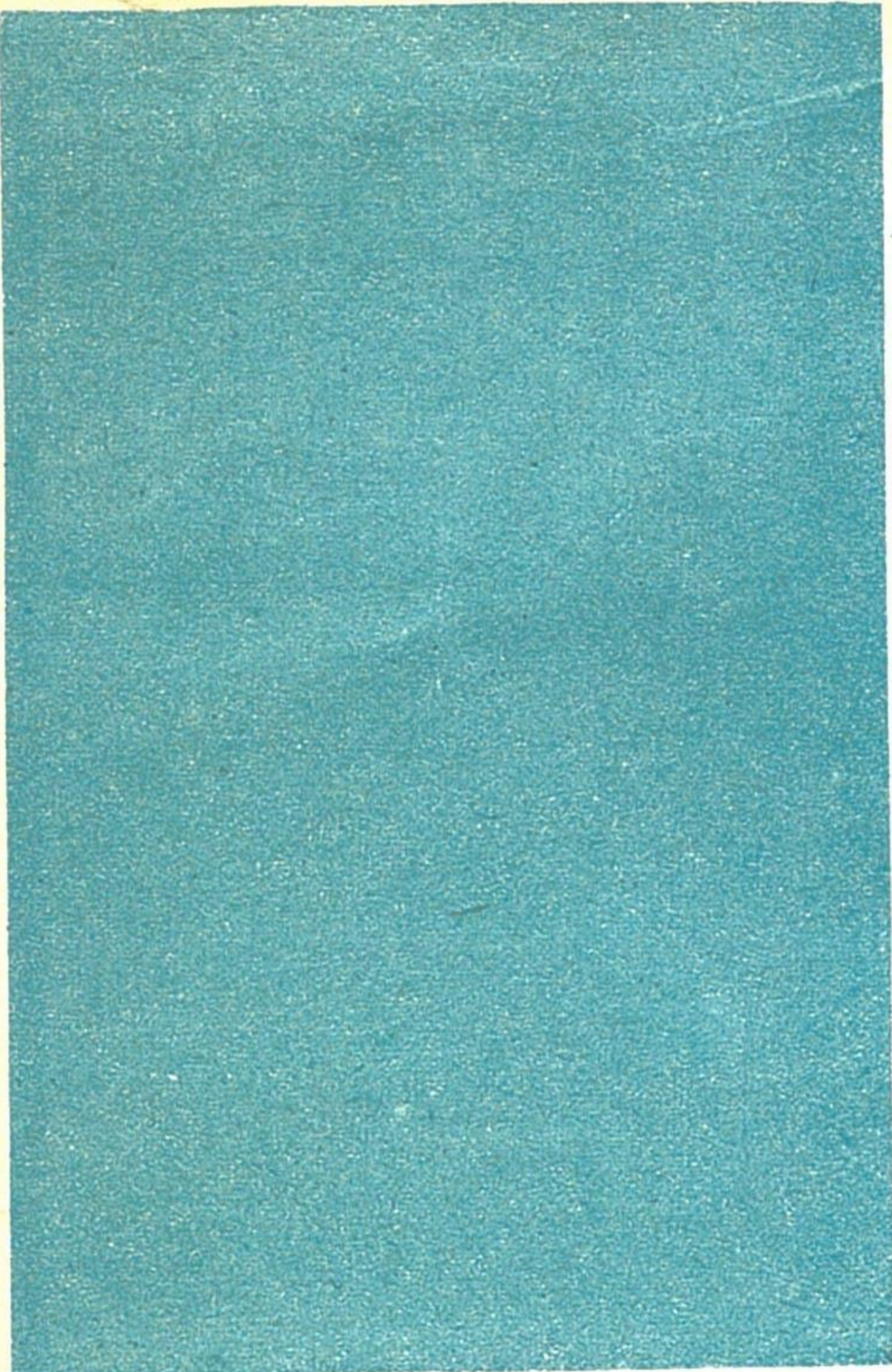


Acevedo en Concepción. Horas amargas

Militar, al estilo de las existentes en Europa, pues preveía la importancia que tan importante rama de la Defensa Nacional tendría en el futuro.

Emocionado, en uno de sus vuelos en Batuco, donde demostró sus excelentes dotes de pilotaje, exclamó: "OH, AMADA PATRIA MIA, NO ME ENVANECE SURCAR TAN ALTO TU HERMOSO CIELO AZUL. MI GRAN ORGULLO ES SER CHILENO."

Conquistó grandes laureles, pero no dinero, en sus vuelos en el Club Hípico, donde fue aclamado por el público, y felicitado por el Presidente, don Ramón Barros Luco, un 21 de mayo de 1912.



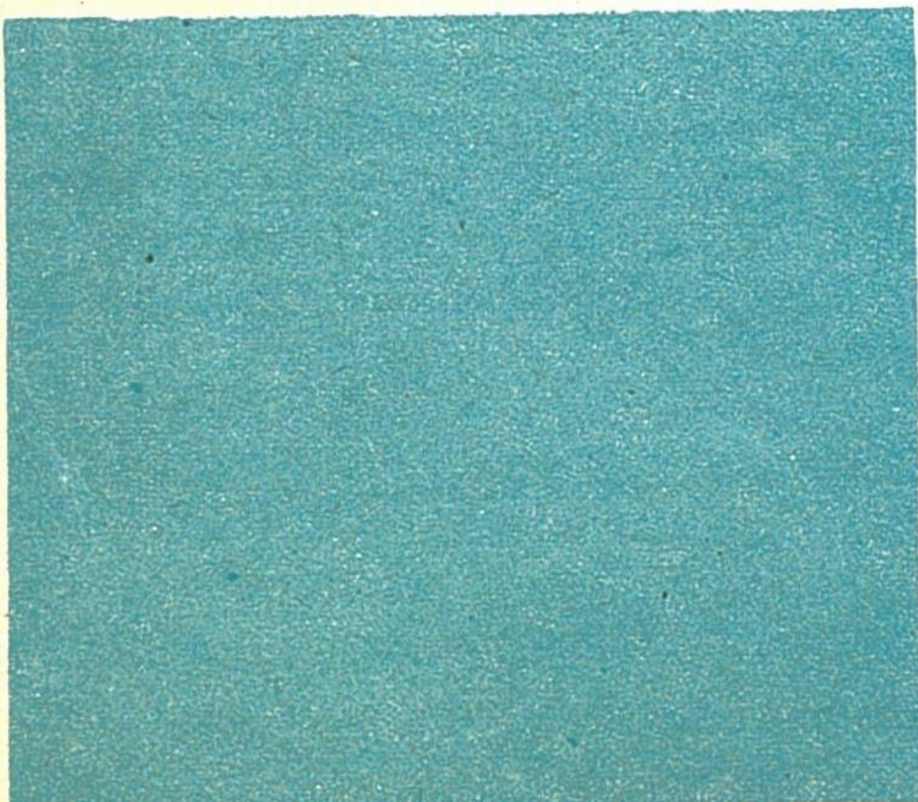


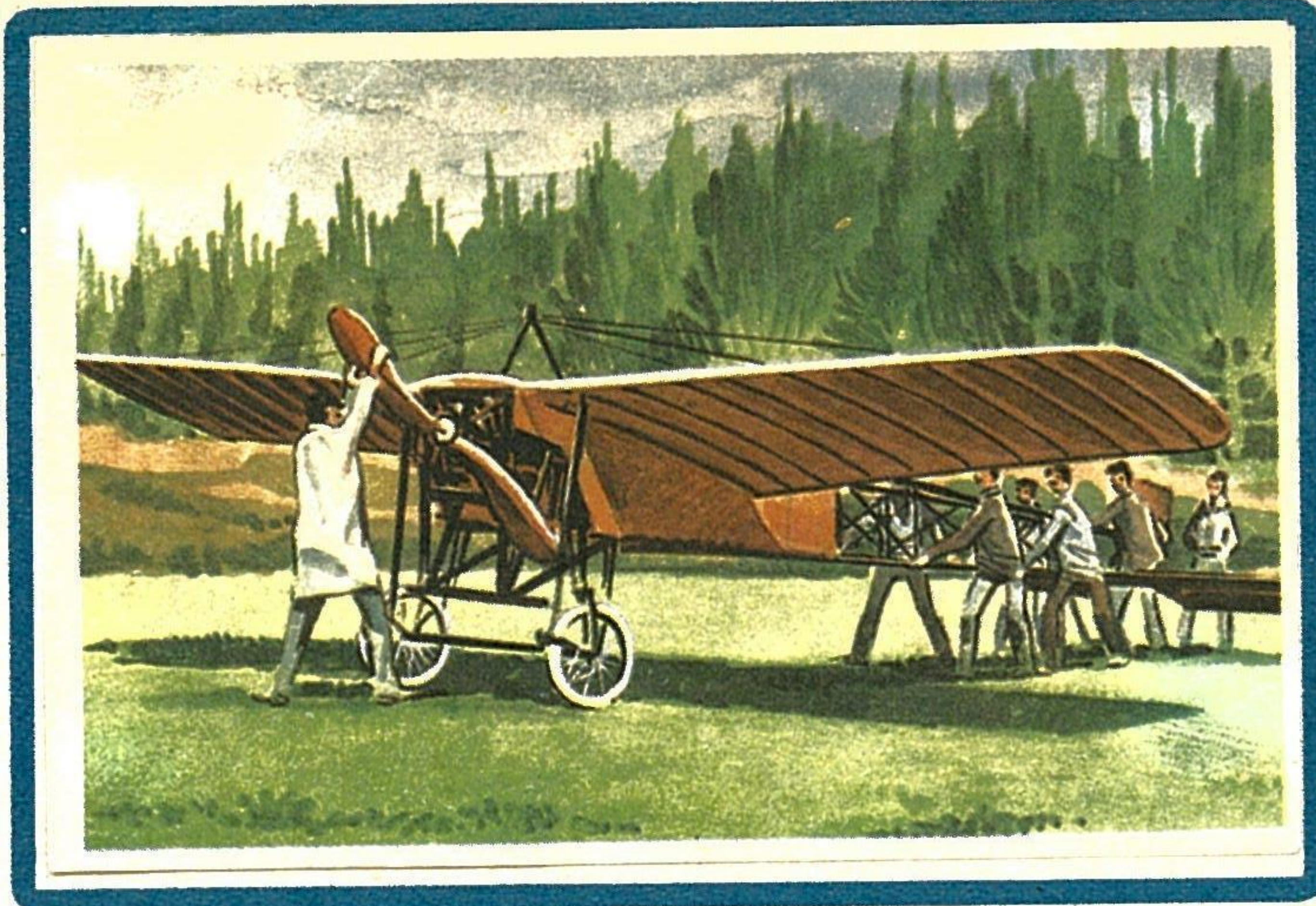
Diez minutos antes del vuelo fatal

En otra oportunidad voló para deleitar a 30.000 niños de las escuelas públicas reunidos en el Club Hípico, como también para ayudar a instituciones de beneficencia.

El 24 de noviembre de 1912 quiso hacer una demostración, en homenaje a Francia, en el Hipódromo Chile, cuyo embajador estaba allí. Pero un imprevisto y espectacular accidente destruyó el avión y Acevedo salvó la vida por milagro, con gran serenidad y sangre fría, siendo aclamado por el público expectante con una formidable ovación. El diplomático francés, emocionado por el gesto de Acevedo, lo abrazó y le ofreció una copa de champaña en el casino del Hipódromo.

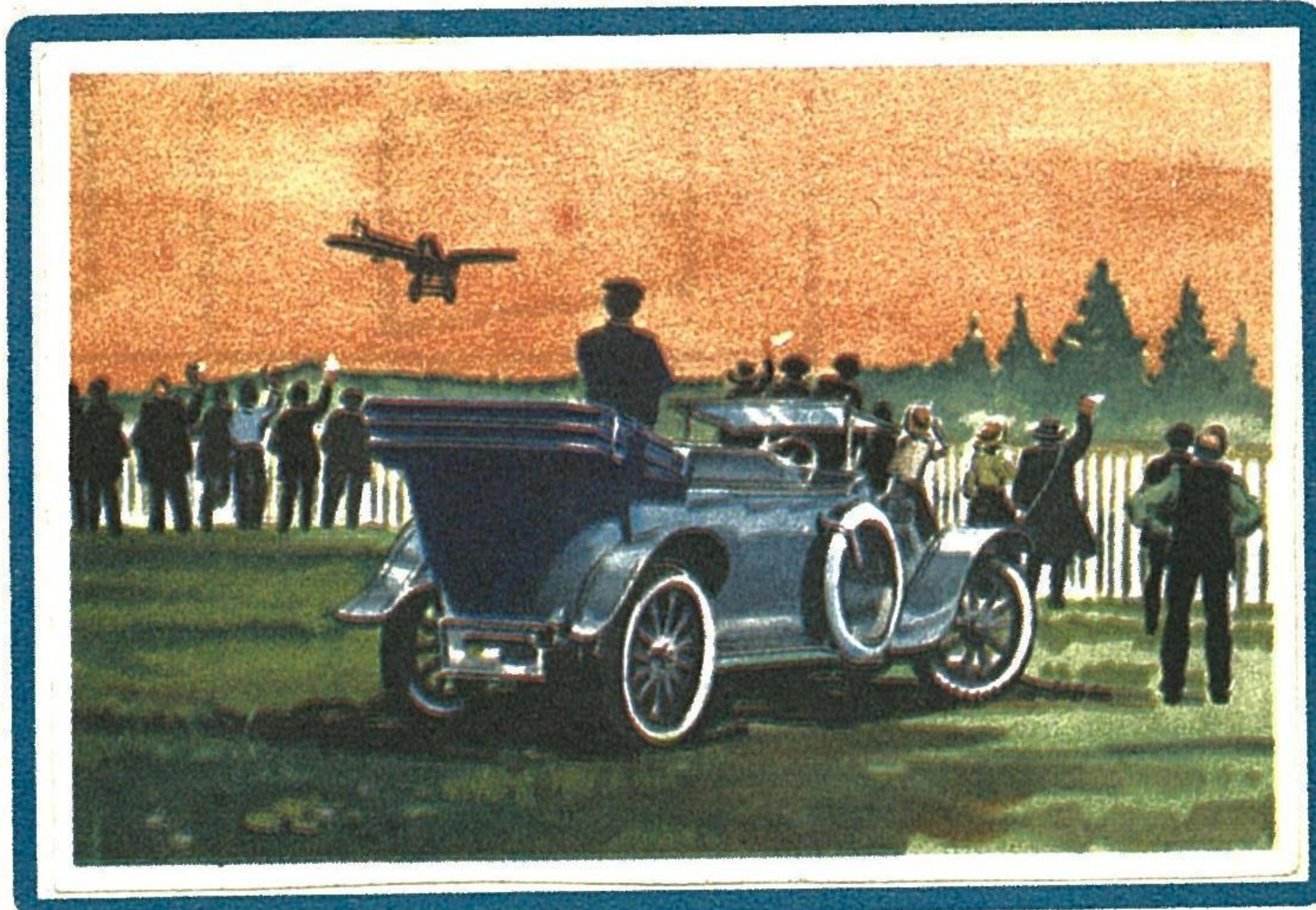
Una suscripción popular le obsequió otro Blériot guardado en la Aduana de Valparaíso, y Acevedo, con nuevos bríos, renovó sus vuelos espectaculares.





3. Avión Blériot obsequiado por suscripción pública

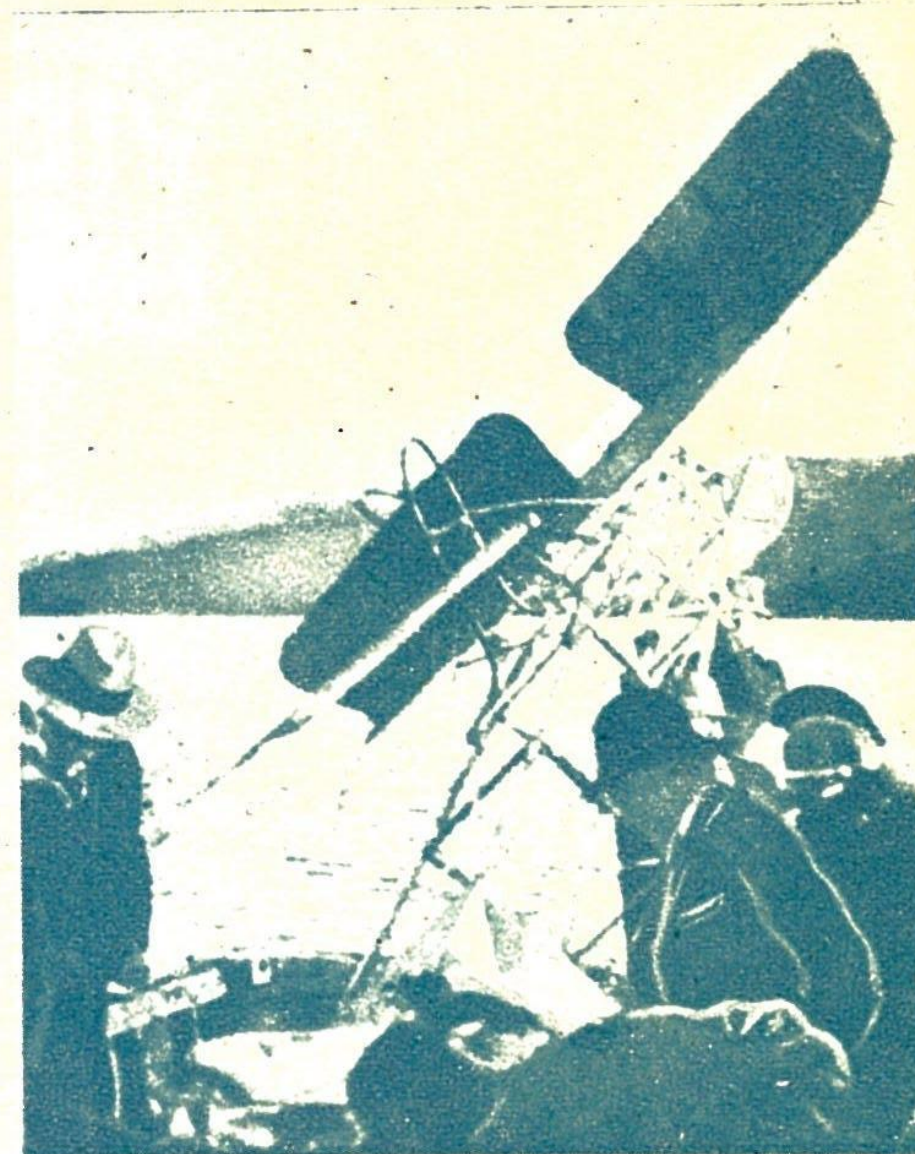
Pero las amarguras económicas y las dificultades causadas por sus socios, como también la ingratitud típica de muchos que aplauden al ídolo en la cúspide pero que dan vuelta la espalda cuando rachas de mala suerte lo acosan, le obligaron a trasladarse a Concepción, para hacer allí vuelos y demostraciones, con su avión, su abnegada esposa, que le ayudaba a reparar las costuras de la tela dañada en accidentes, y su leal amigo, Pierre Coemme. Voló en Chillán, pueblos cercanos, y en Concepción.



4. El público observa vuelo de Acevedo

Deseoso de recuperar su perdida popularidad, y las horas de amargura y crisis económica, prepara el más ambicioso y grandioso proyecto aéreo de su vida: efectuar el vuelo entre Concepción —con posible escala en Talca— y la capital. El vuelo era peligroso por la fragilidad del avión, la falta de adecuado combustible y el gran peso de Acevedo, que era, a la vez, un hombre muy alto. Preparó el vuelo y agregó estanques para dar la autonomía requerida.

El 13 de abril de 1913 Luis Alberto Acevedo se eleva en San Pedro dispuesto a realizar ese vuelo temerario, pese a los consejos de sus amigos, y a poco de enfrentar en vuelo ascendente y lento el caudaloso Bío-Bío, una ráfaga de viento fuerte derriba al frágil Blériot, sobrecargado, sobre las aguas, causando la muerte del piloto y la destrucción del monoplano. Allí terminaban los sueños y la vida de un aviador que no vaciló en jugarse la existencia por cumplir una promesa y un anhelo demasiado grandioso.



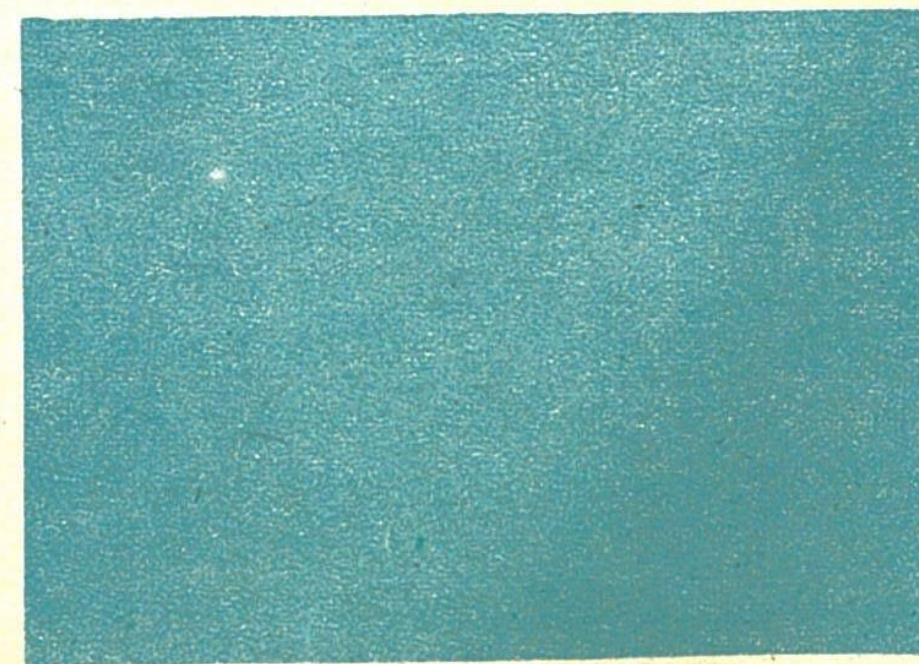
La catastrofe

Luis Alberto Acevedo fue así el primer mártir de la aviación en Chile; un gran aviador que luchó contra la adversidad con tesón, y por sus ideales, que son un ejemplo para la juventud de hoy y mañana.

Jamás el pueblo de Chile rindió un homenaje más grandioso al héroe caído. Miles de personas le rindieron un justo reconocimiento a sus méritos, **pero en sus funerales.**



Aquel catafalco se alzaba bajo el sol...



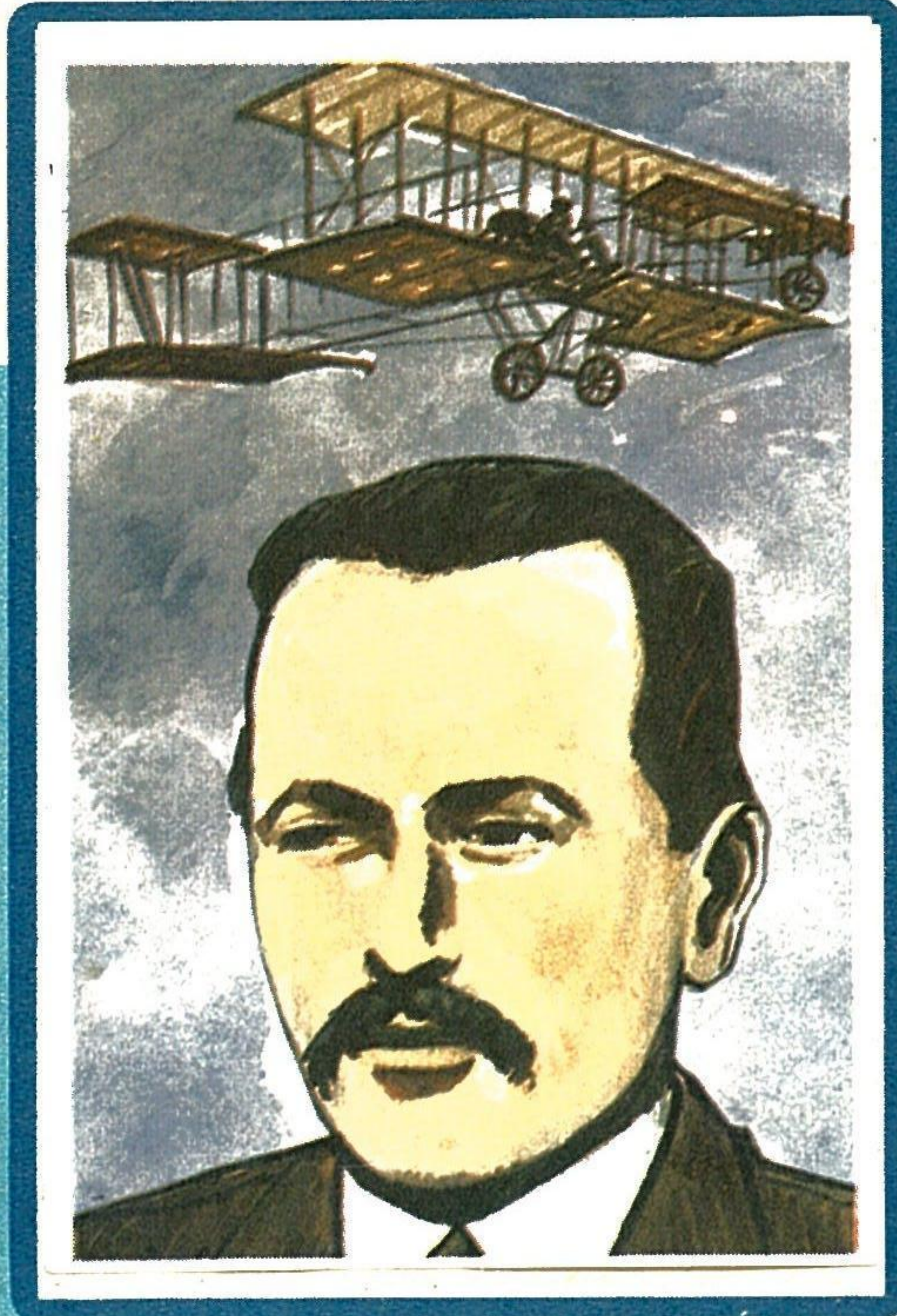
LAS PRIMERAS ALAS



5



6



7



8

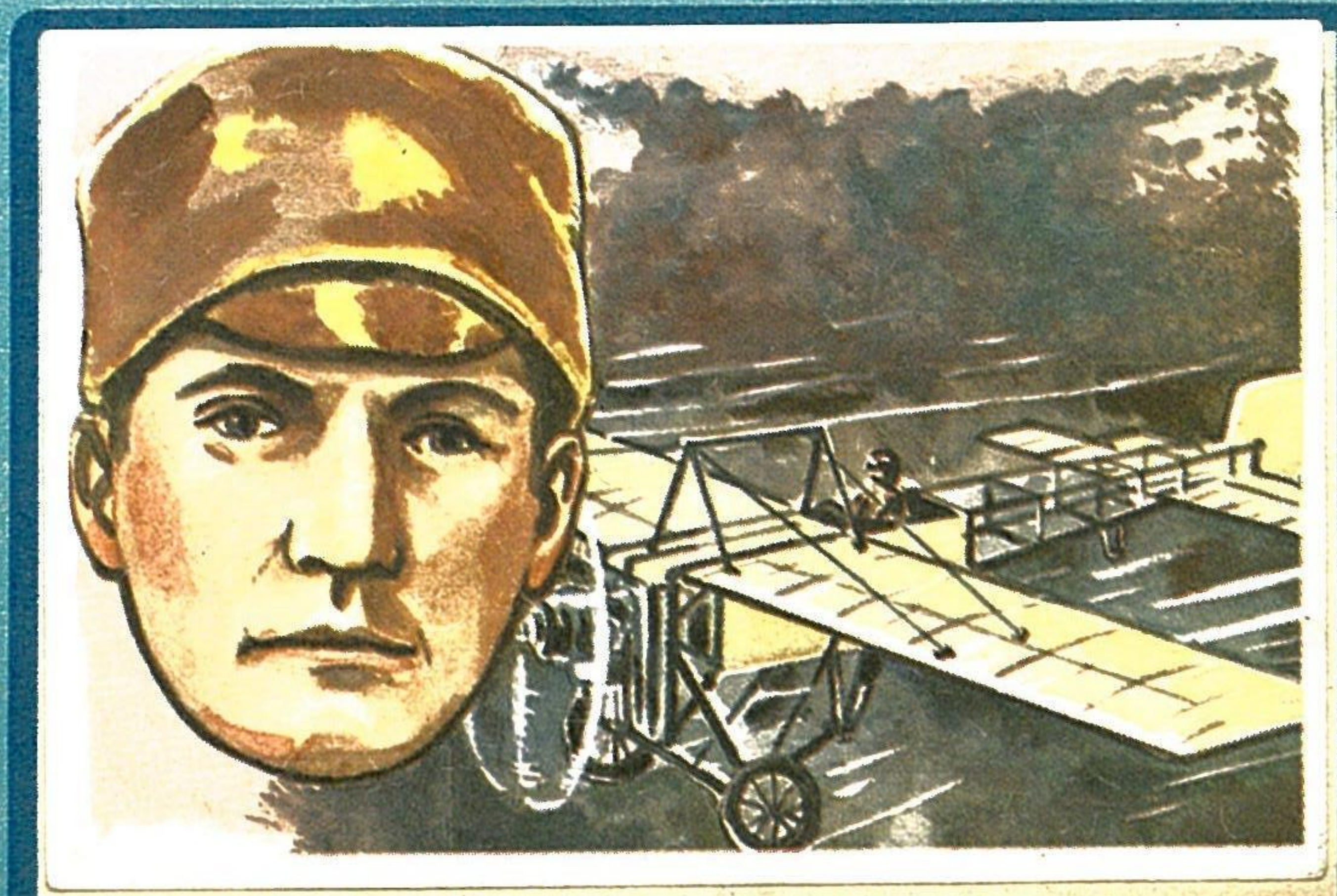


9

La aviación se inició en Chile con los vuelos de **Bartolomé Cattaneo,** italiano que vino en 1910 a realizar exhibiciones aéreas en Santiago y Viña del Mar, con un monoplano Blériot. Este aviador influyó poderosamente en la juventud de esos años, despertando el interés por el vuelo.

El primer hombre que voló en Chile fue **CESAR COPETTA** (7), joven francés residente en Santiago, quien voló el 20 de agosto en un biplano Voisin, en la Chacra Valparaíso. Pero en Francia, en Mourmelon Le Grand, volaron antes, en 1909, en biplanos Voisin, los chilenos **JOSE LUIS SANCHEZ BESA** (5) y **EMILIO EDWARDS BELLO.** Más tarde, Sánchez Besa se dedicó a la fabricación de aviones biplanos con la marca de su nombre. **CECIL GRACE** (6) aprendió a volar en Inglaterra, donde fue el primero en desaparecer en un biplano Short-Wright, el 12 de abril de 1910. **LUIS ALBERTO ACEVEDO** (8), joven chileno, civil, aprendió a volar en Issy le Molineaux, Francia, en monoplano Blériot, en 1911.

MANUEL AVALOS PRADO (9), teniente de Ejército, fue el primer aviador militar que aprendió a volar en Etampes, Francia, y fue el que inauguró la Escuela de Aeronáutica Militar en Lo Espejo, en 1913. **EDUARDO MOLINA LAVIN** (10), teniente de Ejército, compañero de Avalos Prado, aprendió a volar también en Etampes. Regresó a Chile en 1912. Voló acá un monoplano construido por los hermanos Copetta, denominado "El Burrito", en los llanos de Batuco. Más tarde, retirado del Ejército, hizo aviación propia con un biplano Farman.



10

DAVID FUENTES (11) obtuvo su Brevet de piloto en un curso de aviación en Etampes, Francia. En Chile cumplió diversas proezas en la historia aeronáutica civil sudamericana.

En 1914 batió el récord de altitud con 3.150 metros en su Blériot "Talcahuano". Batió también el récord de distancia con un vuelo de 450 kilómetros entre Concepción y Paine. Con increíble audacia, cruzó por debajo del puente ferroviario del Malleco, demostrando pericia y sangre fría.

CLODOMIRO FIGUEROA PONCE (12). Al llegar a Chile desde Europa en 1912, aprovechó los restos de un Blériot destruido y, ayudado por los hermanos Copetta, dio vida a un aparato, al que bautizó "Caupolicán". Con este avión unió a Batuco y Santiago en treinta minutos a 1.500 metros de altura, récord de su época.

Luego cumplió el raid Batuco-Santiago-Valparaíso sin etapas, llevando correspondencia. Tuvo accidentes espectaculares, de los que siempre salió con vida.

PEDRO DONOSO (13) y **MIGUEL CABEZAS** (14), ex alumnos de la Escuela de Artes y Oficios, se destacaron como pilotos en Mourmelon, Francia. Luego ingresaron a las fábricas de motores Renault. Conquistaron así sus títulos de mecánicos y pilotos aviadores, conocimientos que aplicaron en sus valiosos servicios en la Escuela de Aeronáutica en Chile, siendo grandes colaboradores del Capitán Avalos al crearse la Escuela en 1913.

El primer ingeniero aeronáutico chileno fue el Teniente **VICTOR CONTRERAS** (15) al graduarse en la Escuela Superior Aeronáutica de París, y siendo también piloto de biplanos.

AMADEO CASARINOS (16), **TUCAPEL PONCE** (17) y **ALEJANDRO BELLO** (18) integraron un grupo de oficiales comisionados por el gobierno de Chile para seguir cursos de vuelo en Francia, en biplanos Sánchez-Besa y Breguet.

Casarinos y Ponce participaron en las primeras maniobras militares con apoyo aéreo en la Historia de Chile. En estas maniobras encontraron trágica muerte el Teniente Ponce y el observador Teniente Emilio Berguño. El 9 de marzo de 1914, cumpliendo el vuelo Culitrín-Cartagena-Lo Espejo, desapareció el Teniente Bello piloteando un Sánchez-Besa.



11



12

13



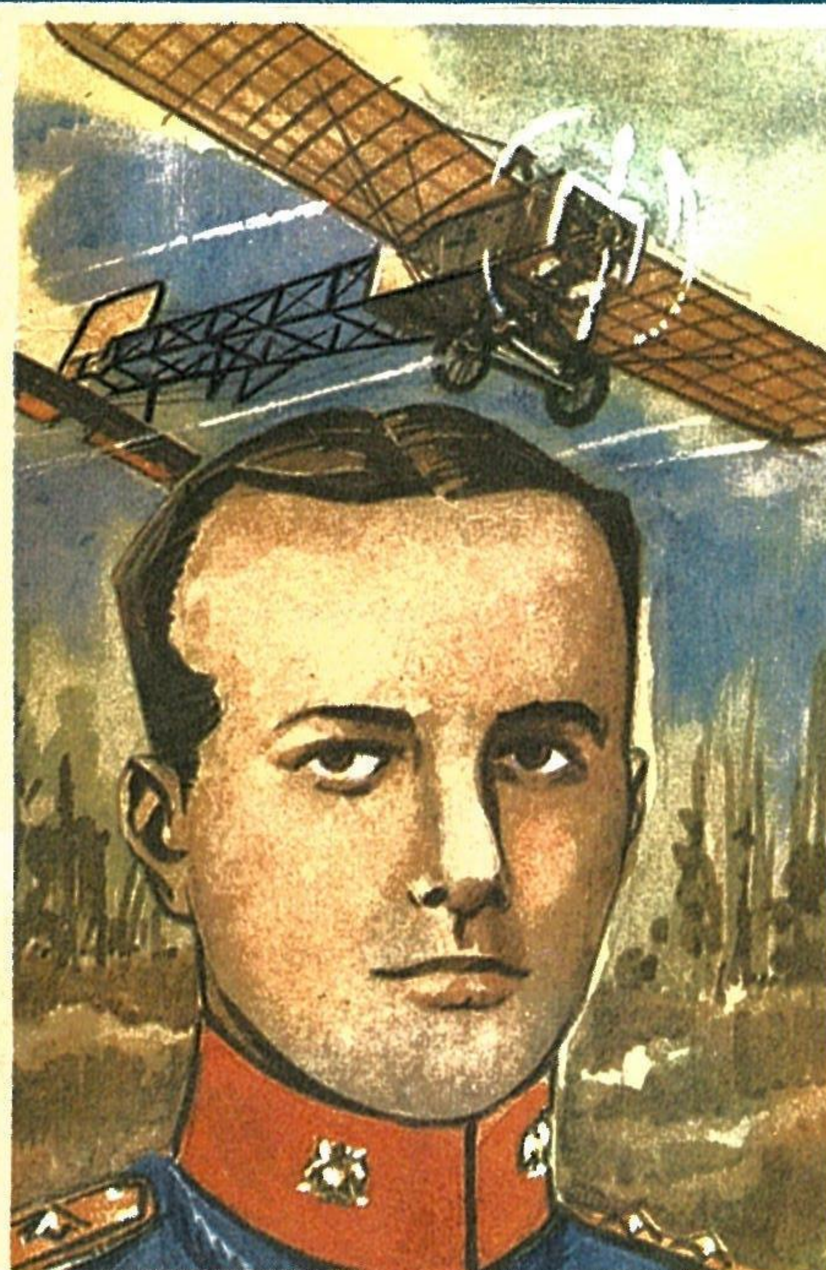


14



15

16



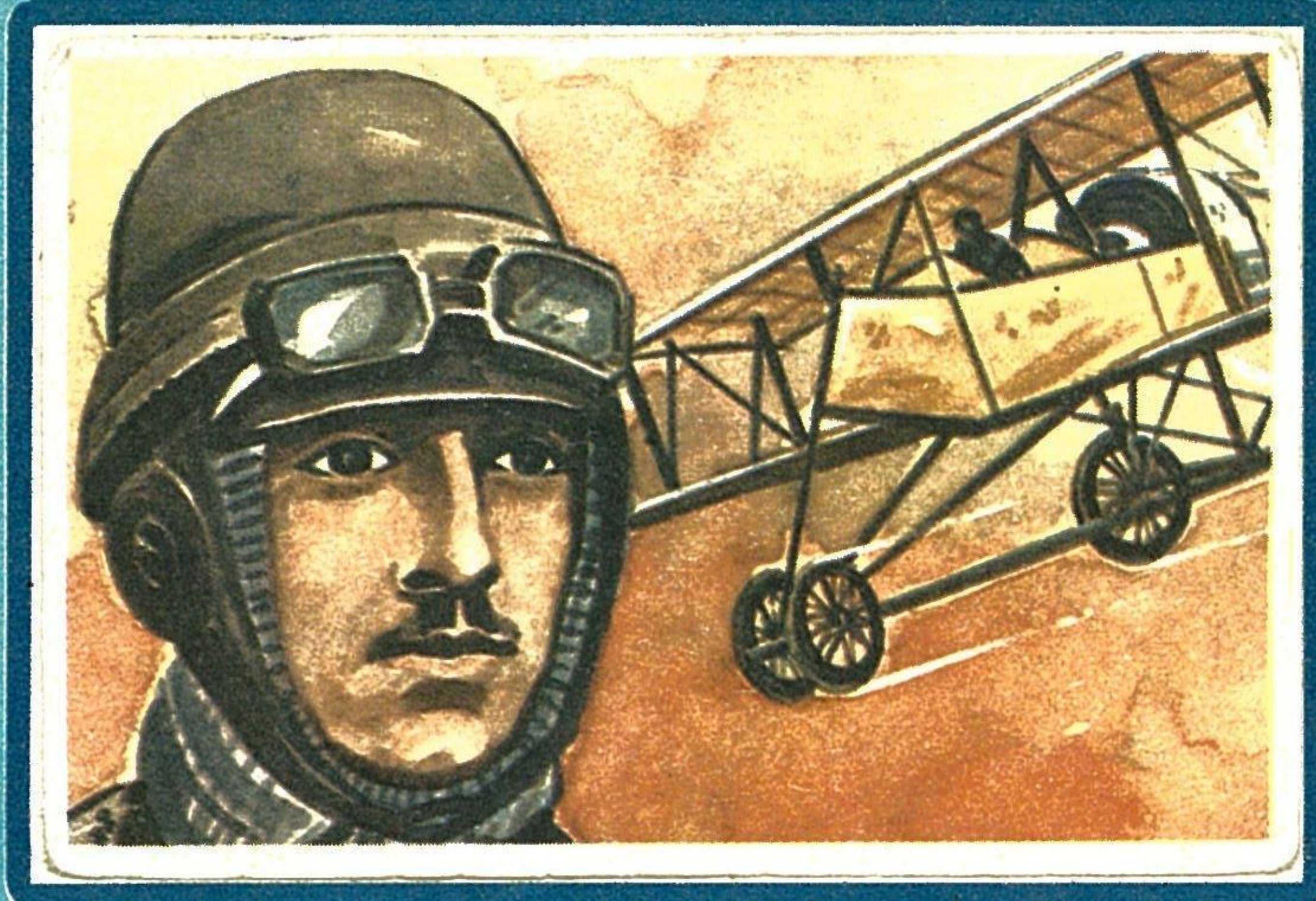


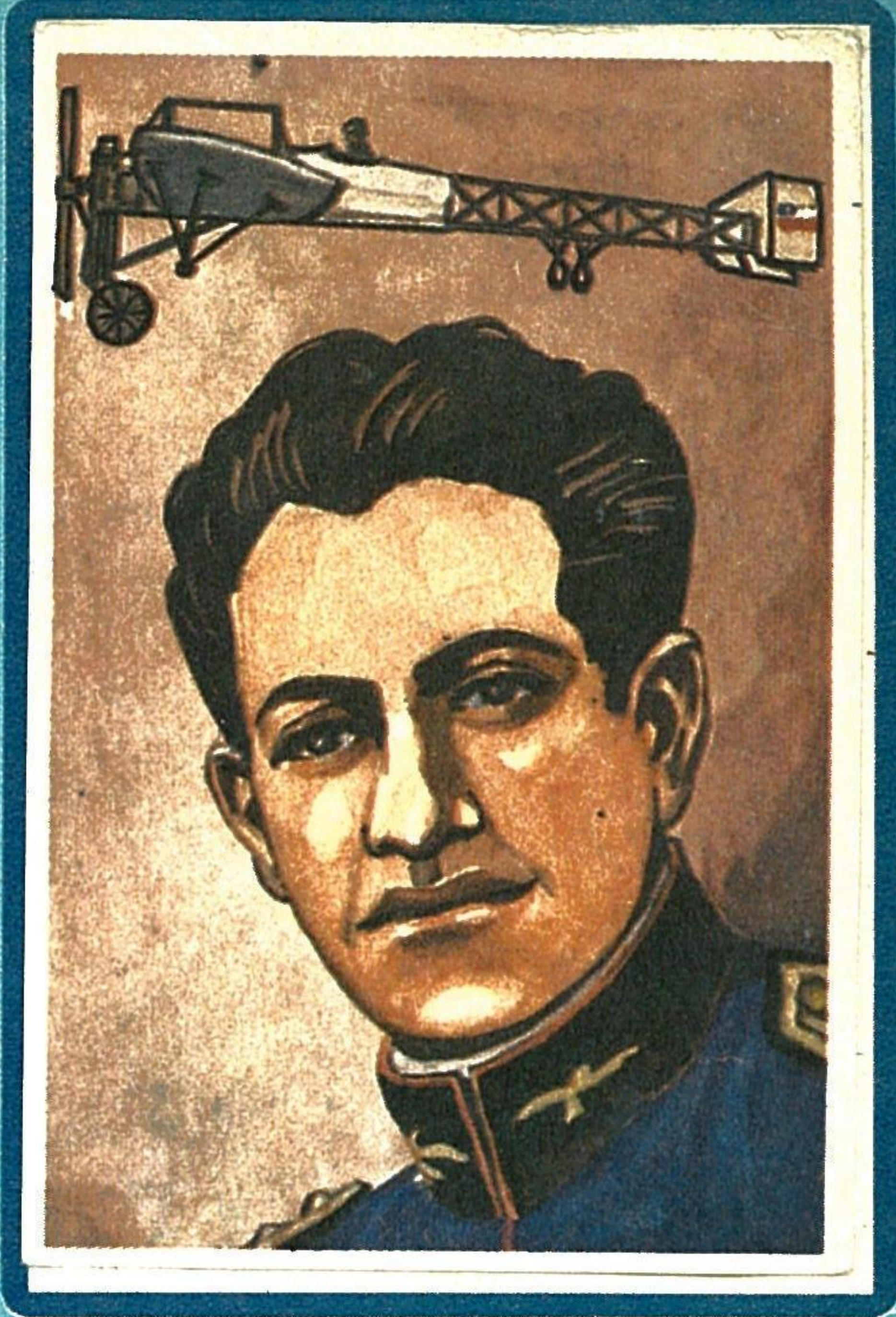
17



18


19


20


21


22


23

ADOLFO MENADIER (19): mártir de la aviación nacional, muerto al estrellarse su Breguet el 17 de agosto de 1914.

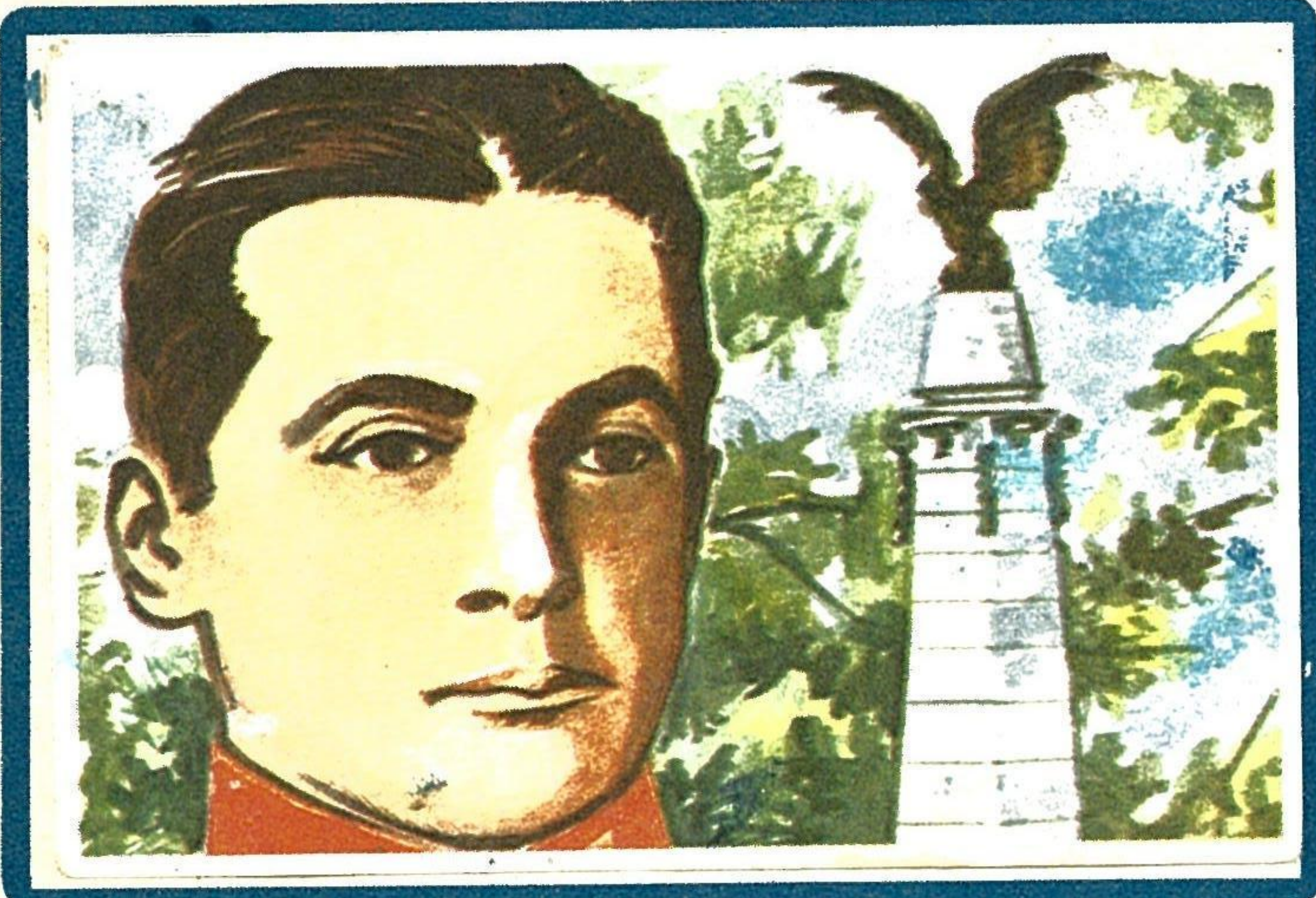
JUAN VERSCHEURE (20): Sargento 2.º de Ejército, titulado en Mourmelon Le Grand, Francia, en 1913. Se especializó en biplanos Sánchez-Besa.

ARTURO URRUTIA (21): uno de los primeros en titularse con Urzúa en Chile, instructor de la Escuela de Aeronáutica.

FRANCISCO MERY (22): el primer mártir de la aviación militar. Se estrelló probando el Blériot del Teniente Valenzuela, que venía con fallas mecánicas en el año 1914.

LUIS OMAR PAGE (23): efectuó en febrero de 1914 los primeros vuelos nocturnos de Chile en un biplano fabricado por los Copetta, "El Batuco".

ALAS MILITARES

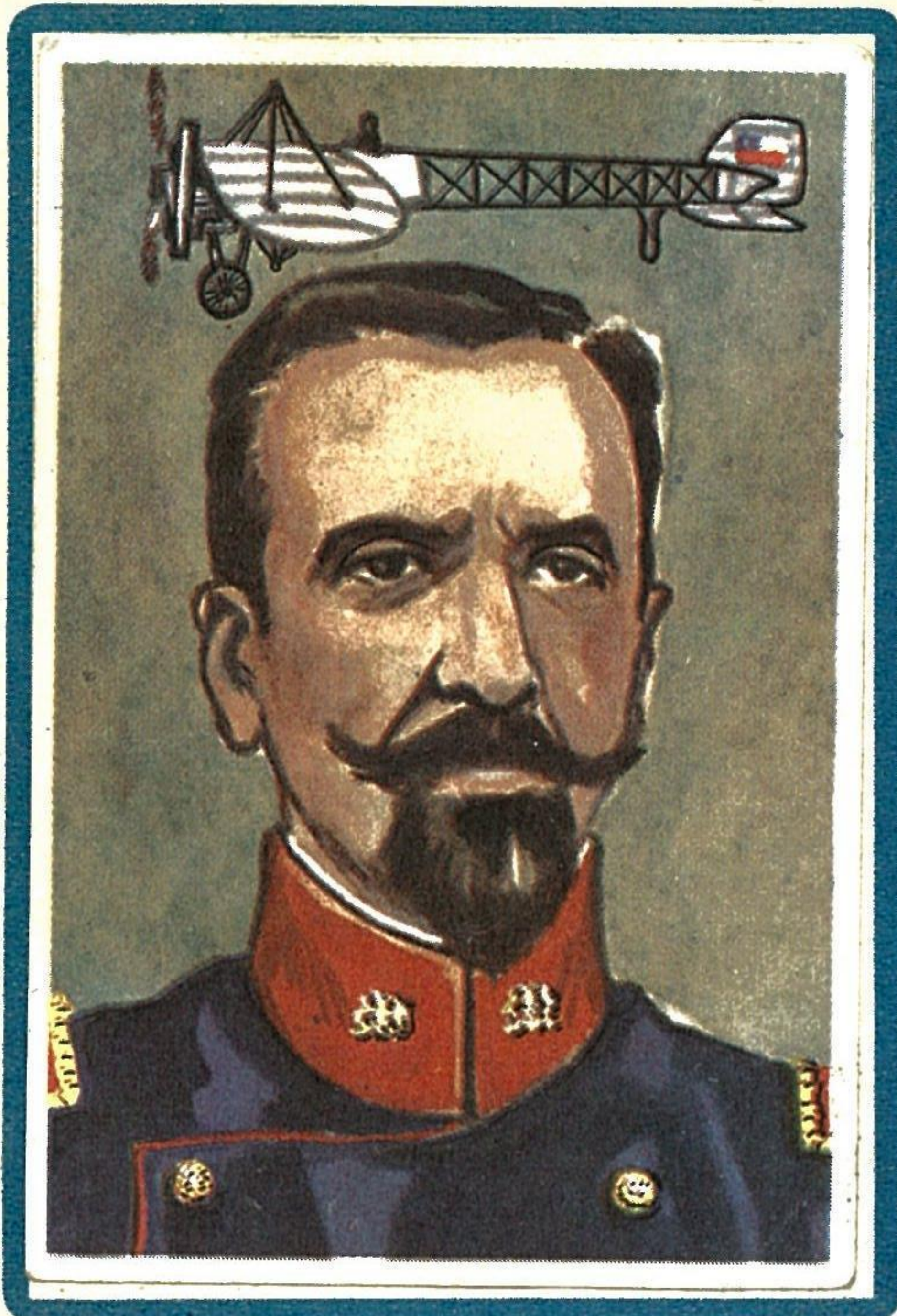

24

NACE LA AVIACION MILITAR CHILENA

La Aeronáutica Militar nace en Chile el 11 de febrero de 1913, con la creación de la Escuela de Aeronáutica Militar en Lo Espejo, según Decreto Supremo G-1, N.° 187, firmado por el Excmo. Sr. Ramón Barros Luco, y el Ministro de Guerra y Marina, Sr. Jorge Matte Gormaz.

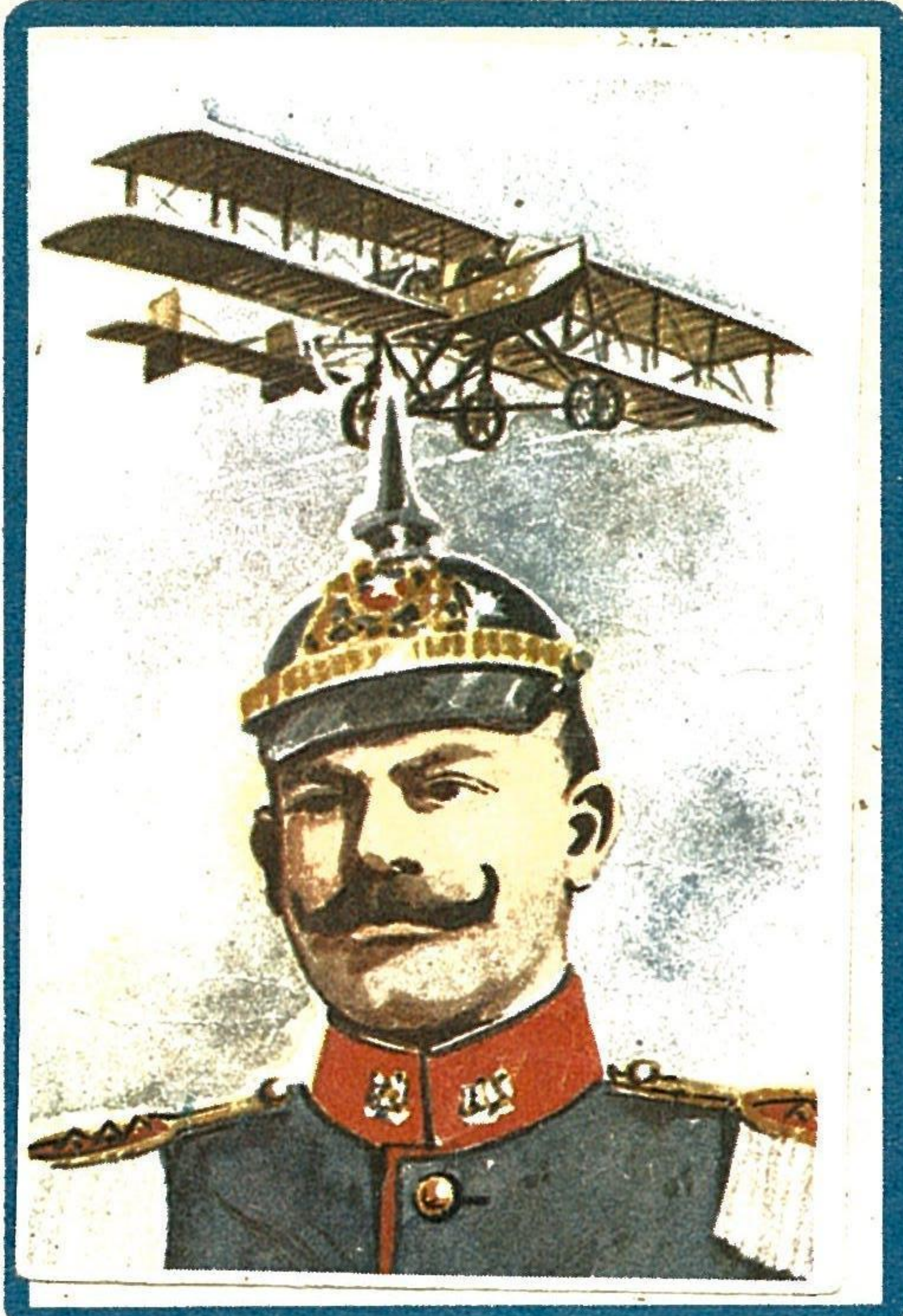
Fue su primer director el capitán **MANUEL AVALOS PRADO** (24), primer aviador militar de Chile.





25

26



27

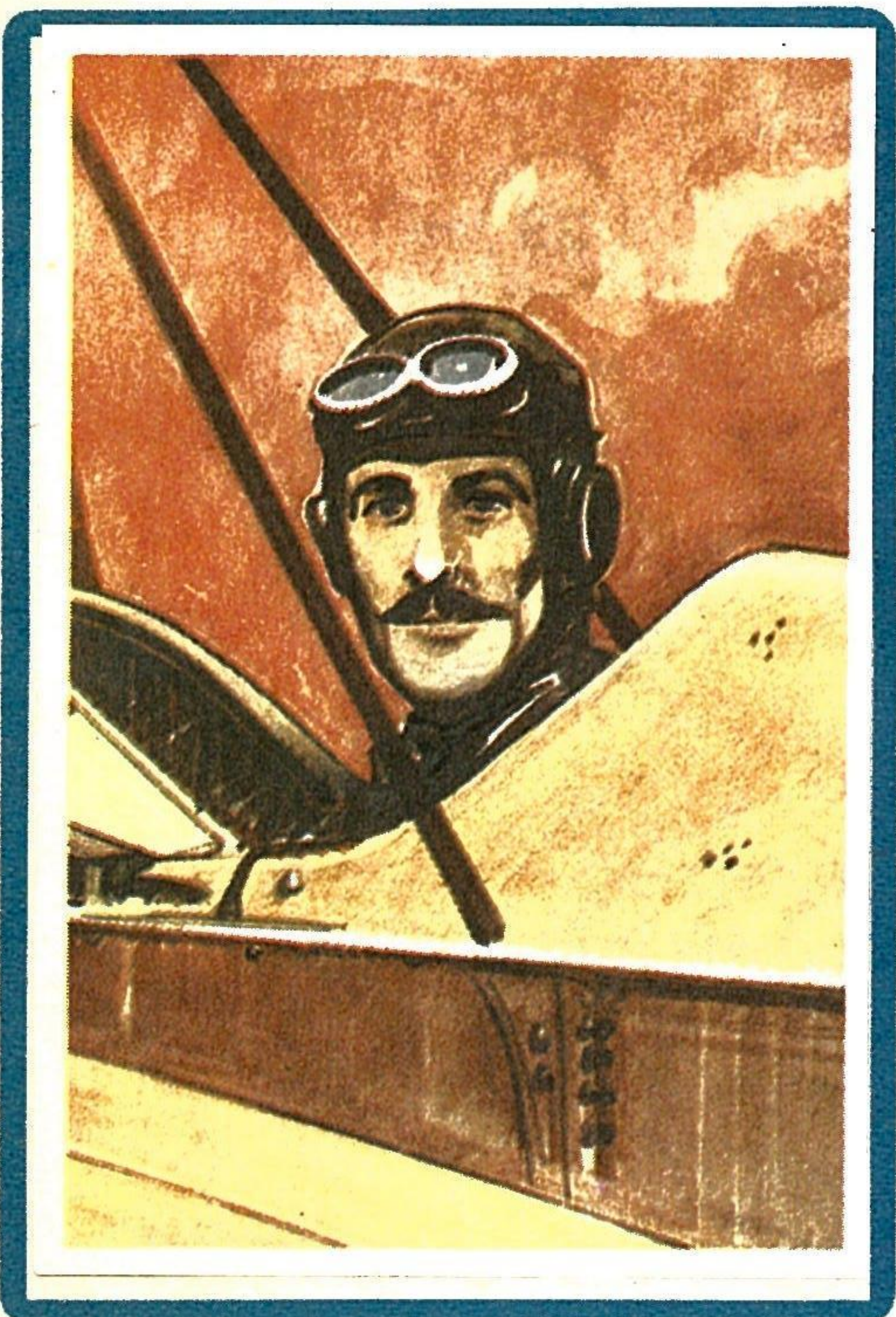




28

30



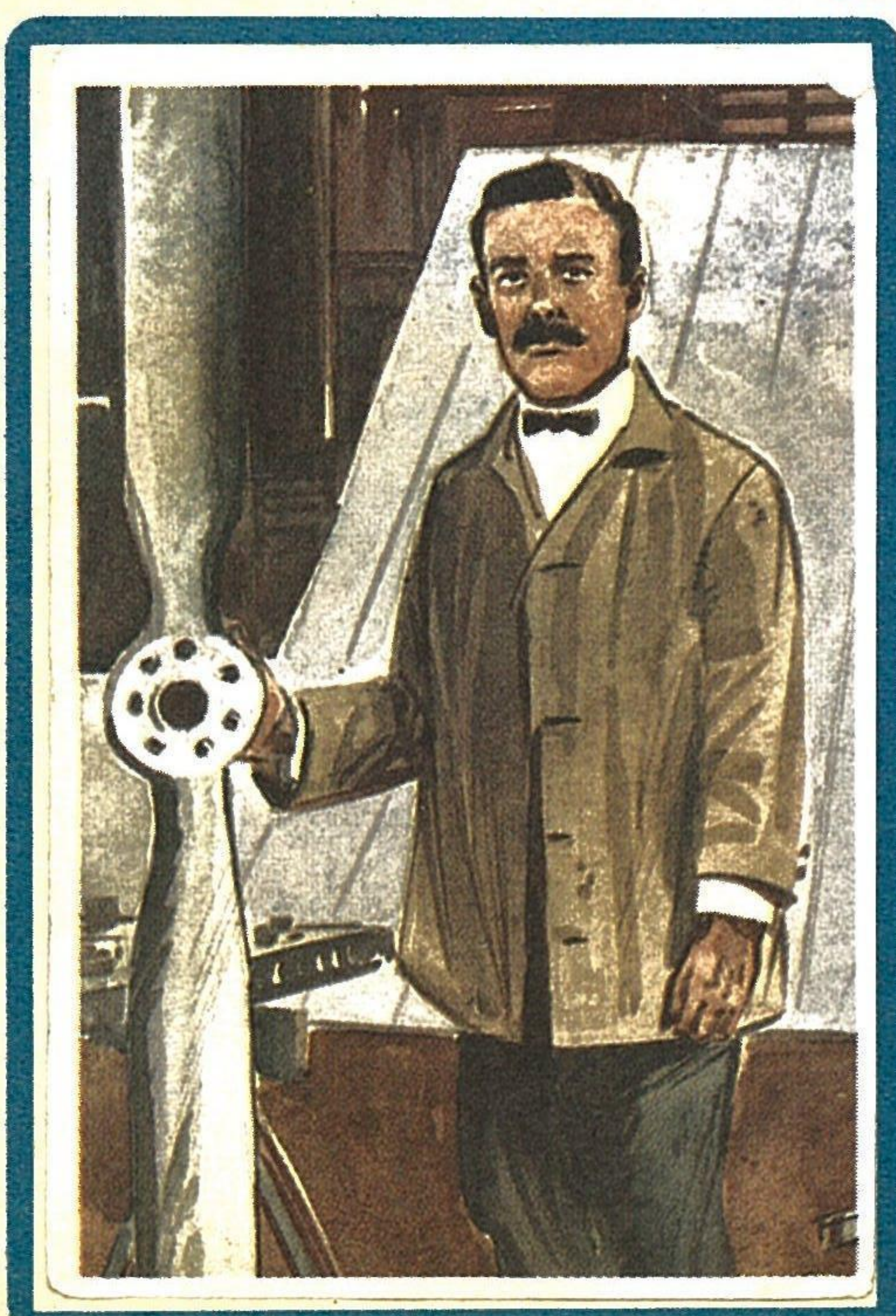


29



31

32



Tuvieron especial significación en la creación de la Escuela Aeronáutica Militar el general de División **ARISTIDES PINTO CONCHA** (25), por su gestión en Europa y en Chile en 1910 y 1911, y el coronel **PEDRO PABLO DARTNELL** (26), por sus estudios e informes desde París, Francia, y Alemania, en 1910 y 1911.

La Escuela de Aeronáutica Militar fue organizada por el capitán Manuel Avalos Prado en los campos del Ejército de Lo Espejo (27 y 28), vecinos al Regimiento de Ferrocarrileros, con escasos medios. Colaboraron en esta tarea los ingenieros mecánicos **PEDRO DONOSO** y **MIGUEL CABEZAS** (29), el ingeniero naval **PEDRO ANDRADE** (30), el mecánico 2.° **CONRADO SCHUDECK SEIDEL** (31) y el maestro carpintero **MANUEL PENELAS** (32).

NACE LA FACH



33

La Fuerza Aérea de Chile nace el 21 de marzo de 1930, según el Decreto N.º 1.167, firmado por el Presidente Excmo. Sr. Carlos Ibáñez del Campo, y los Ministros Sres. David Hermosilla, Rodolfo Jaramillo, Bartolomé Blanche y Carlos Fredden.

La base de la nueva institución armada independiente era la fusión de los Servicios de la Aviación Militar y la Aviación Naval.

El hombre decisivo en esta gestión fue el visionario y realizador comandante **ARTURO MERINO BENITEZ** (33), quien fue su primer Comandante en Jefe, con el grado de Comodoro del Aire

La Fuerza Aérea de Chile, que primero fue denominada "Fuerza Aérea Nacional" por breve tiempo, fue así una de las primeras del mundo, después de las de Inglaterra, Alemania, Francia, Italia, etc.

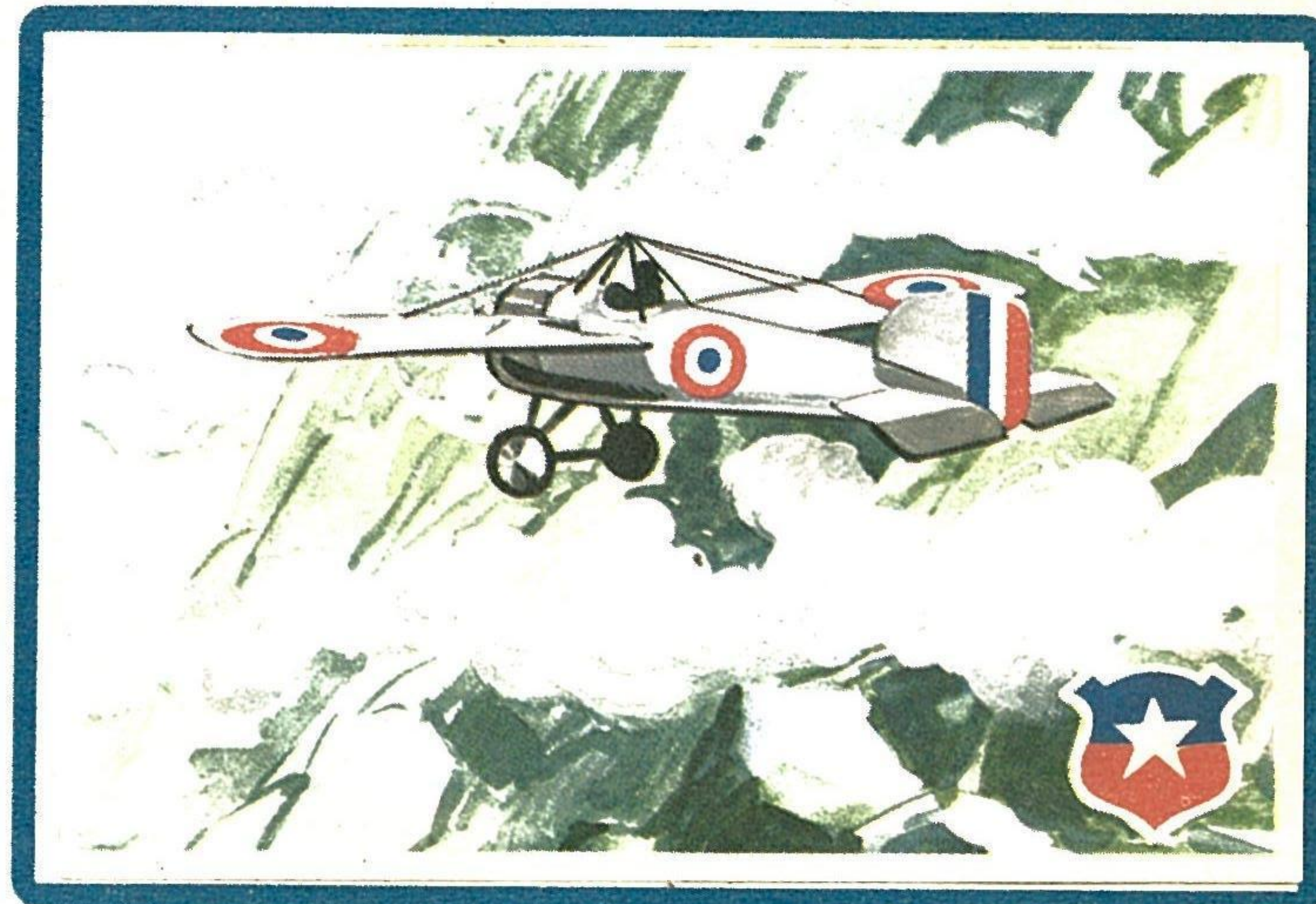
LOS GRANDES VUELOS

* LA CORDILLERA



34

El 12 de diciembre de 1918, el teniente 1.º **DAGOBERTO GODOY FUENTEALBA** (34), previa preparación bajo la instrucción del instructor inglés Víctor Huston, mayor del Cuerpo Aéreo de Inglaterra, y los permisos legales correspondientes, cruza por primera vez el macizo andino, en un monoplano **BRISTOL** con motor Le Rhone (35), rotativo, de 110 H.P., a más de 5.500 metros de altura, en cabina abierta, sin oxígeno, y con precarios medios de navegación y ninguno de comunicación.



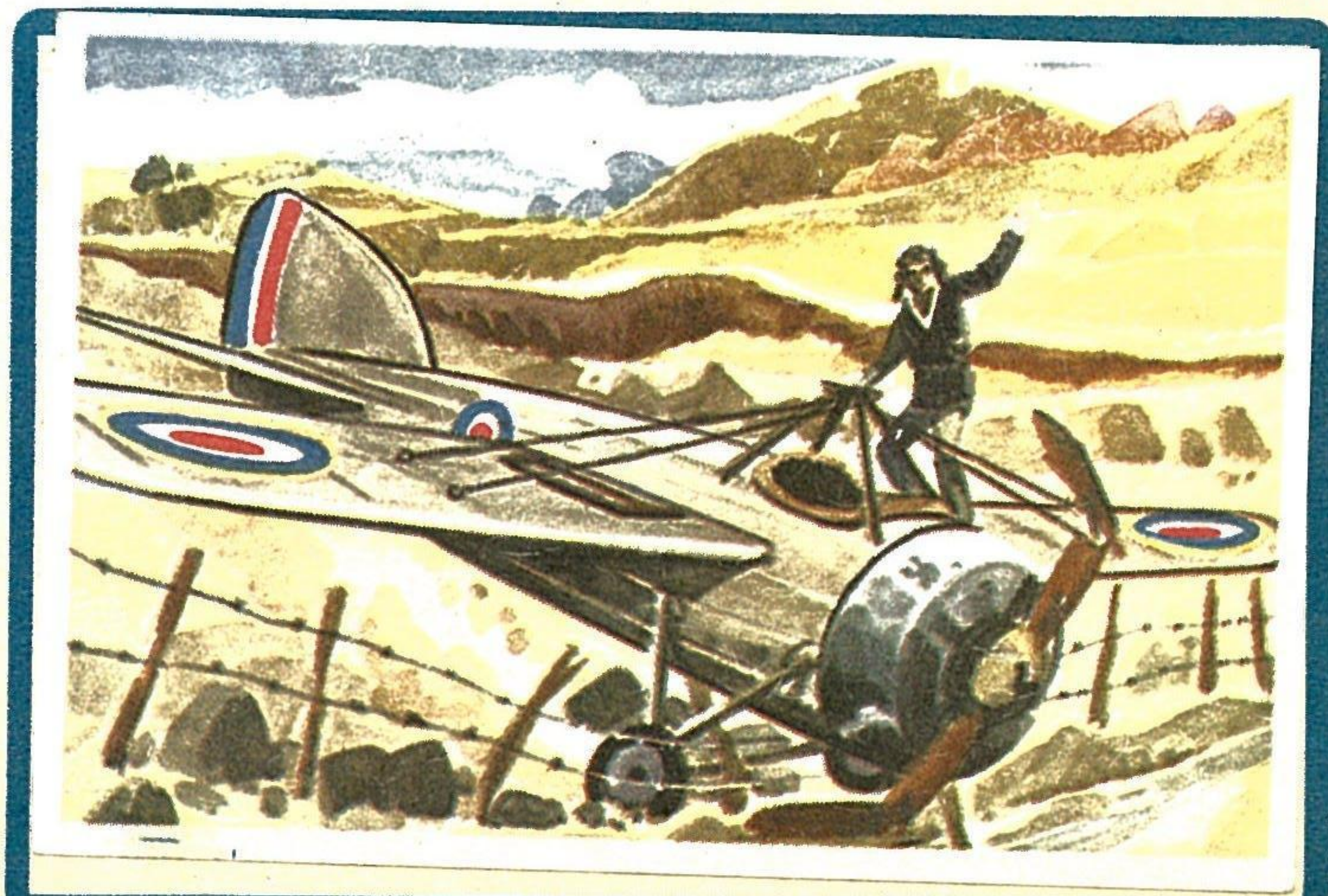
35

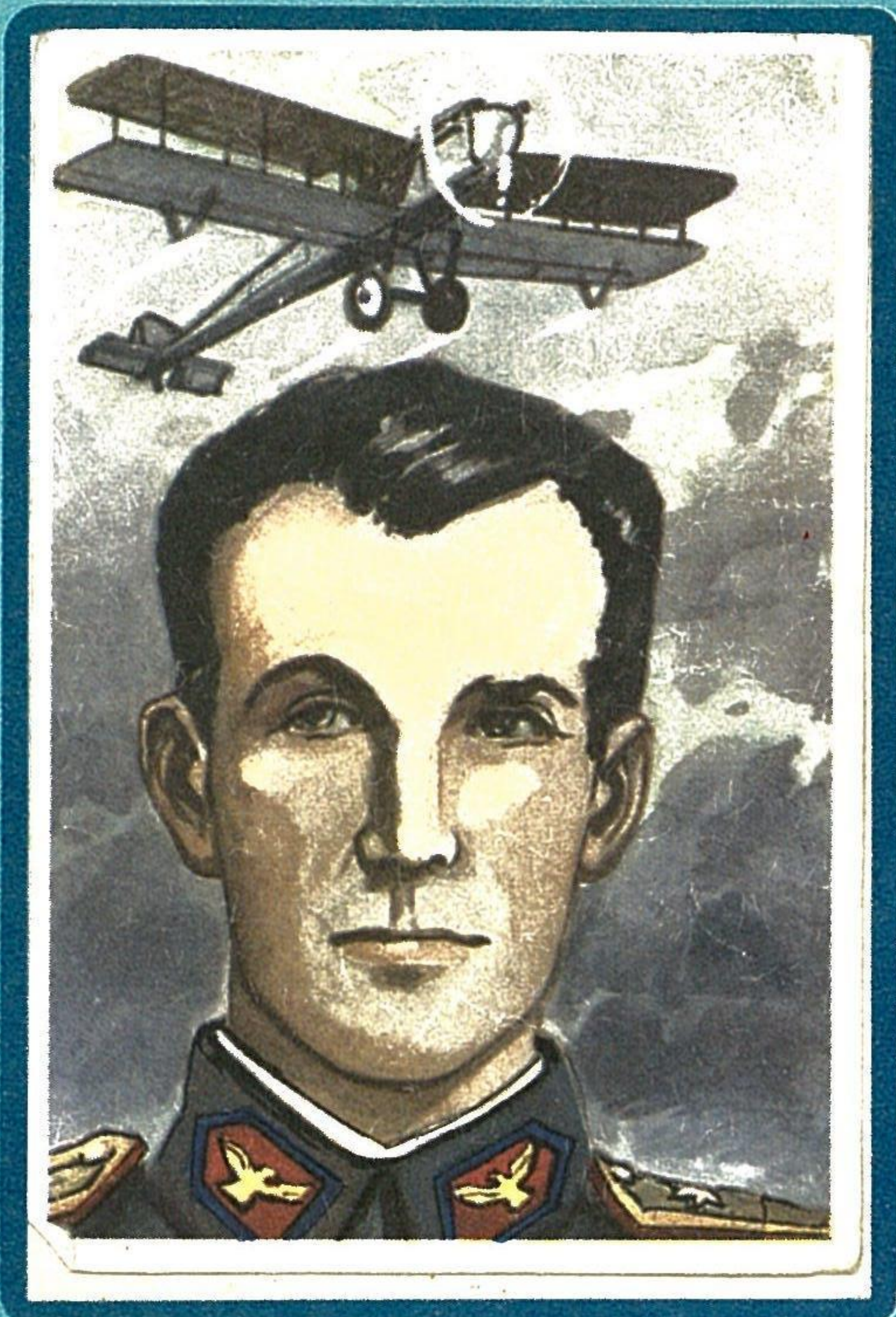
El 5 de abril de 1919, el teniente 1.º **ARMANDO CORTINEZ MUJICA** (36) se escapa, sin permiso ni preparación alguna, en un aeroplano **BRISTOL** (37), en el segundo cruce sobre los Andes, entre Santiago y Mendoza, Argentina. La premura del vuelo lo obliga a salir de Lo Espejo sin instrumentos adecuados ni carta de ruta, y mal equipado para el intenso frío cordillerano y la altura. El 16 de abril, después de repararse algunos desperfectos en su avión, ejecuta el regreso desde Mendoza con pleno éxito, siendo así el primero en realizar la hazaña de ida y regreso sobre la cordillera de los Andes.

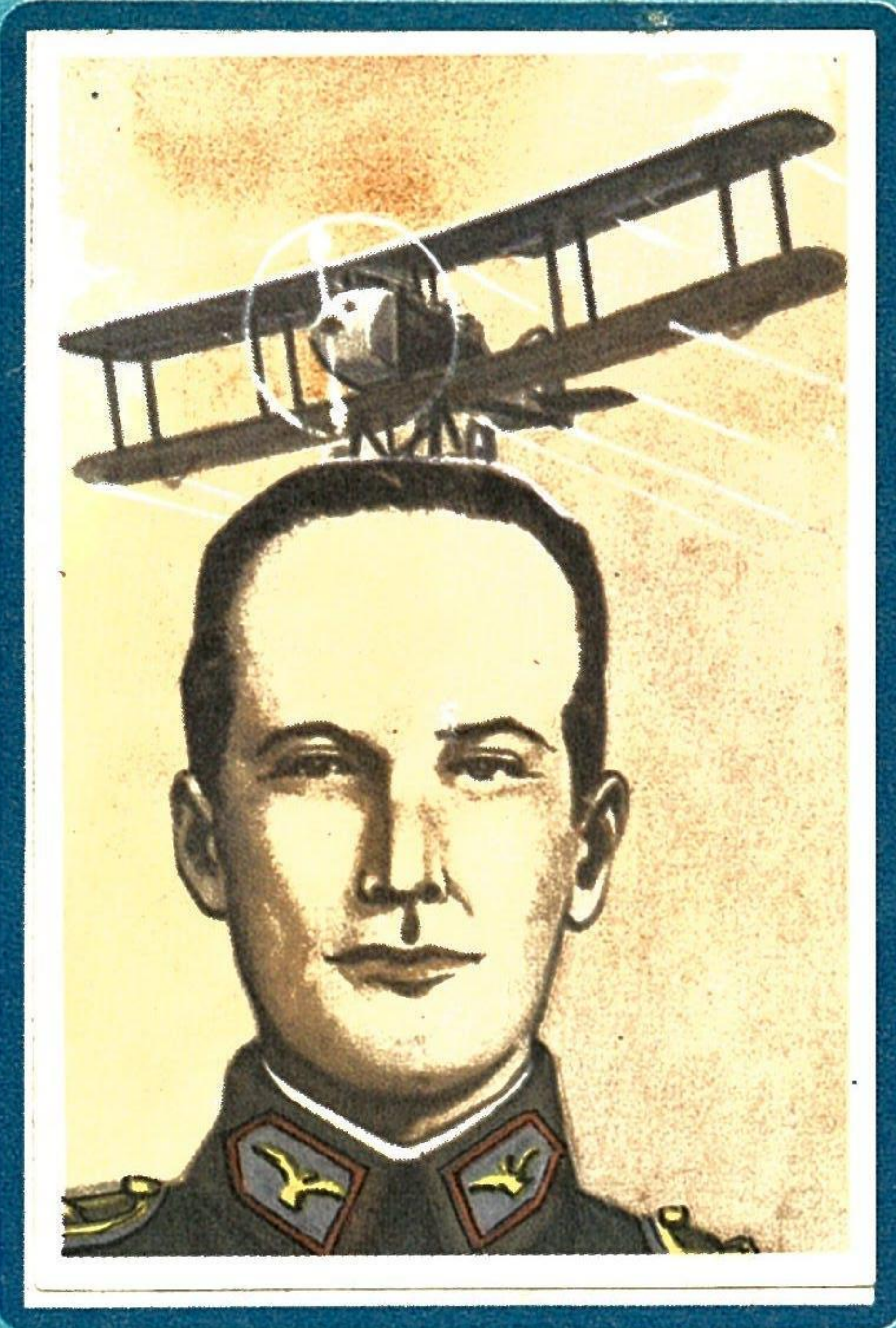
36

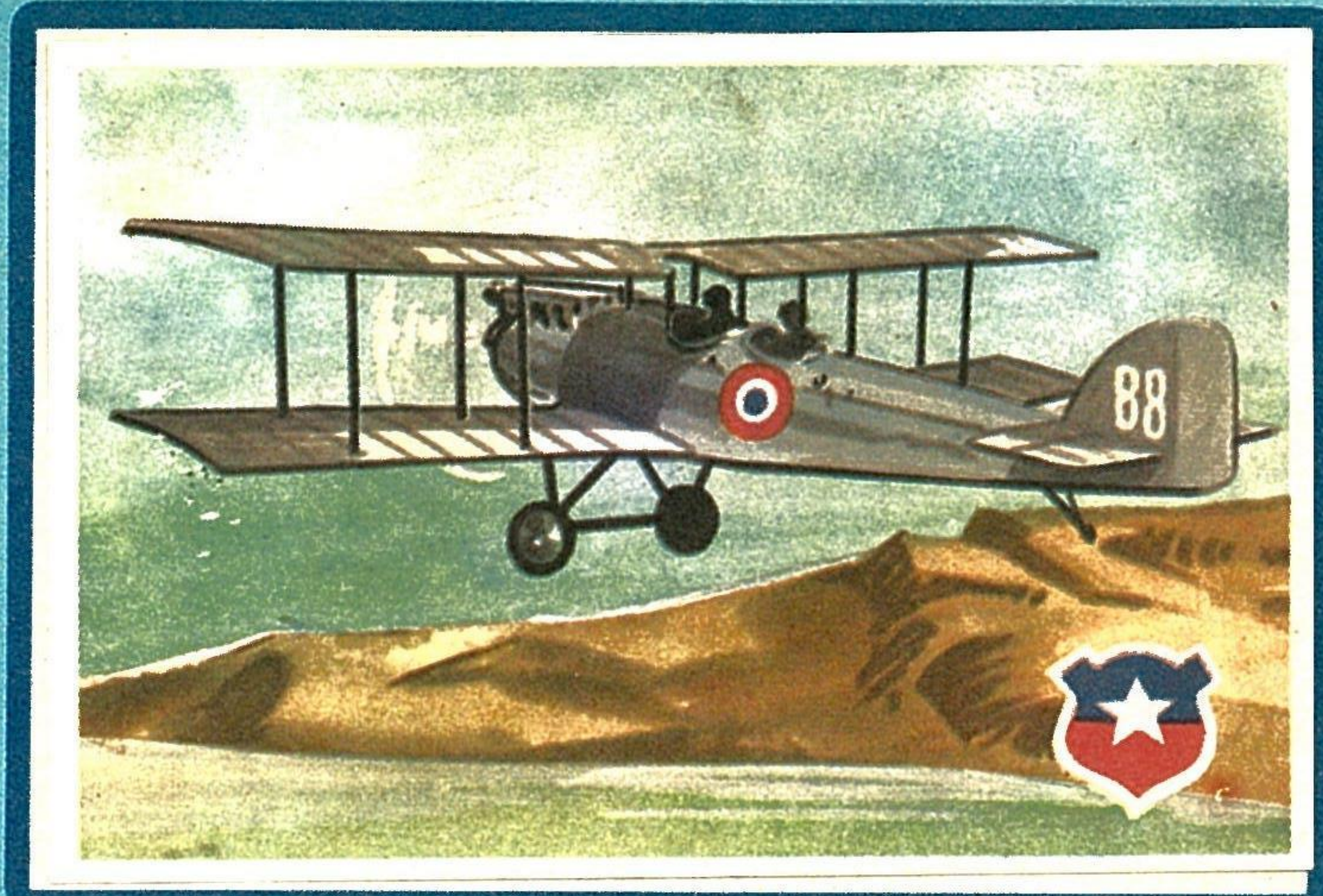


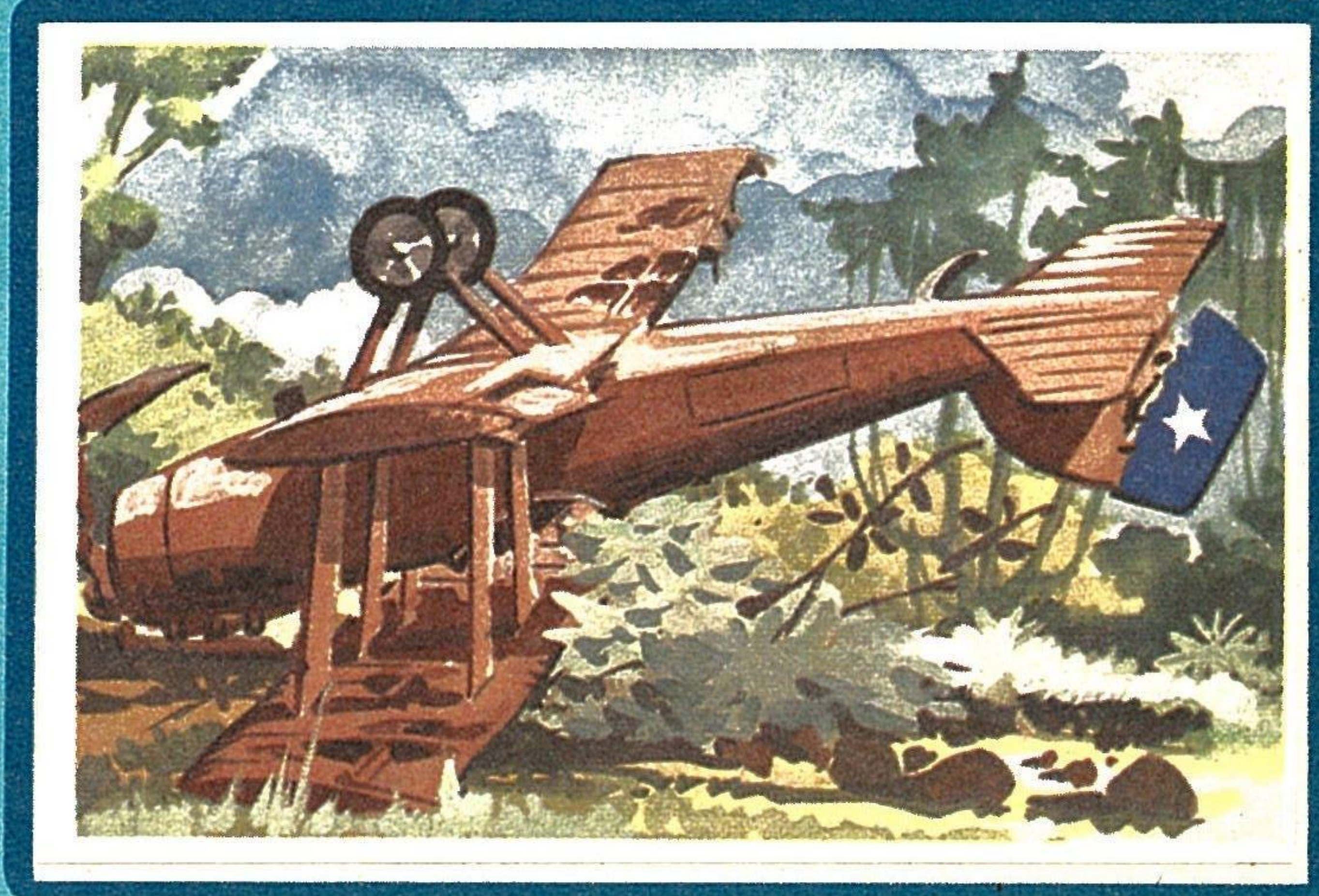
37




38


39


40

41


El 28 de mayo de 1921, los Tenientes 1.º **ROBERTO HERRERA RAMIREZ** (38) y **ALFREDO GERTNER FERNANDEZ** (39) se "arrancan" al estilo Cortínez desde "El Bosque" en un biplano biplaza De Havilland-9 (40), con pretensiones de alcanzar hasta Montevideo y Buenos Aires. Perdidos en la inmensidad de la pampa argentina por mala visibilidad y casi sin combustible, efectúan un aterrizaje de emergencia cerca de San Luis, con grave accidente, destrozándose el avión y quedando heridos ambos pilotos (41). De regreso a Chile, no fueron perdonados —como Cortínez—, siendo severamente castigados, dejando la Aviación Militar.

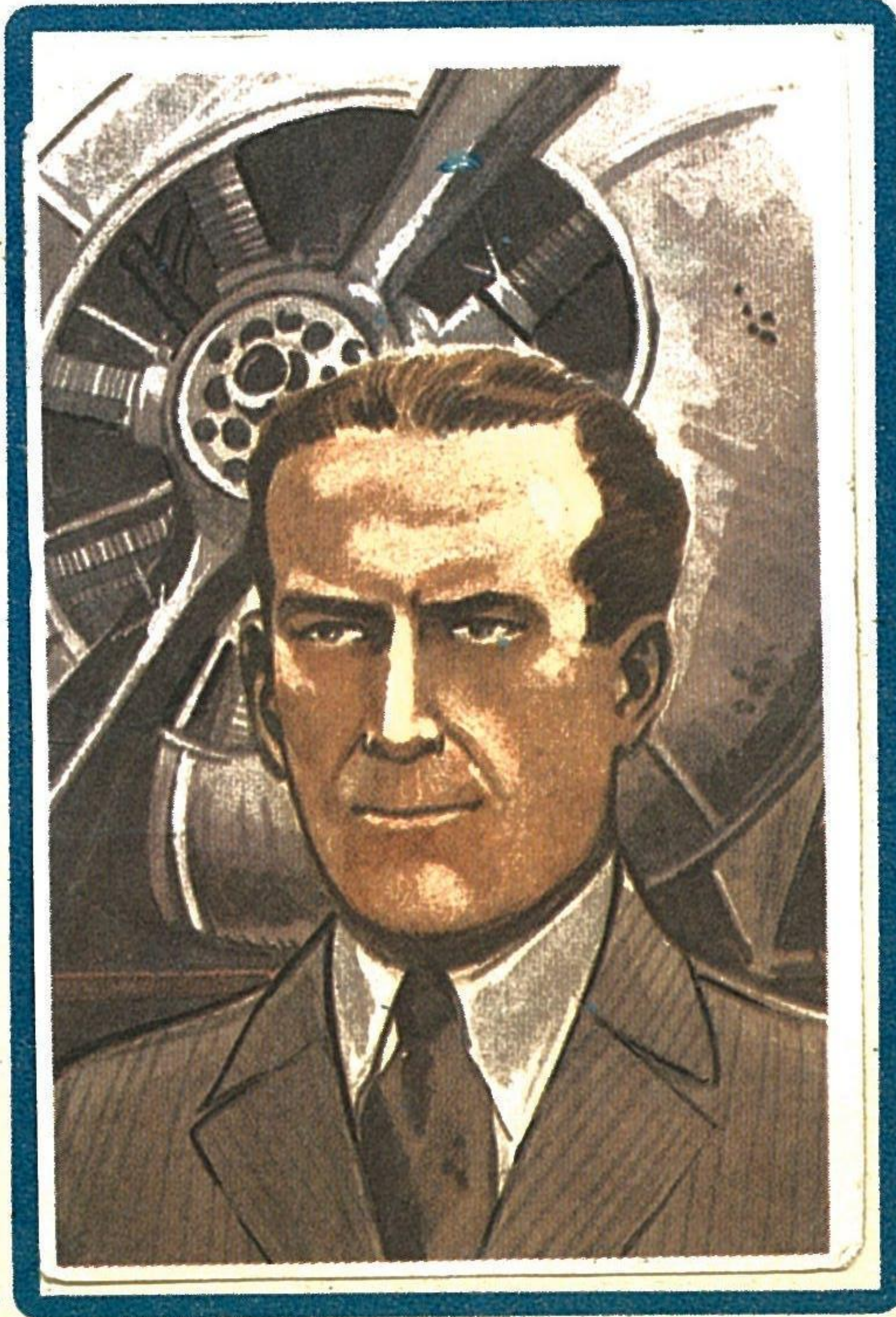
El 29 de agosto de 1922, el Capitán **DIEGO ARACENA AGUILAR** (42), en un biplano biplaza De Havilland-9, denominado "**FERROVIARIO**" (43), acompañado por el ingeniero mecánico inglés **ARTURO SEABROOK** (44), inicia el gran vuelo Santiago de Chile-Río de Janeiro, de gran significación internacional para su época. Le acompaña en otro De Havilland-9, denominado **TALCA**, el Capitán **FEDERICO BARAONA WALTON** (45), con el Sargento-mecánico **MANUEL BARAHONA B.** (46).

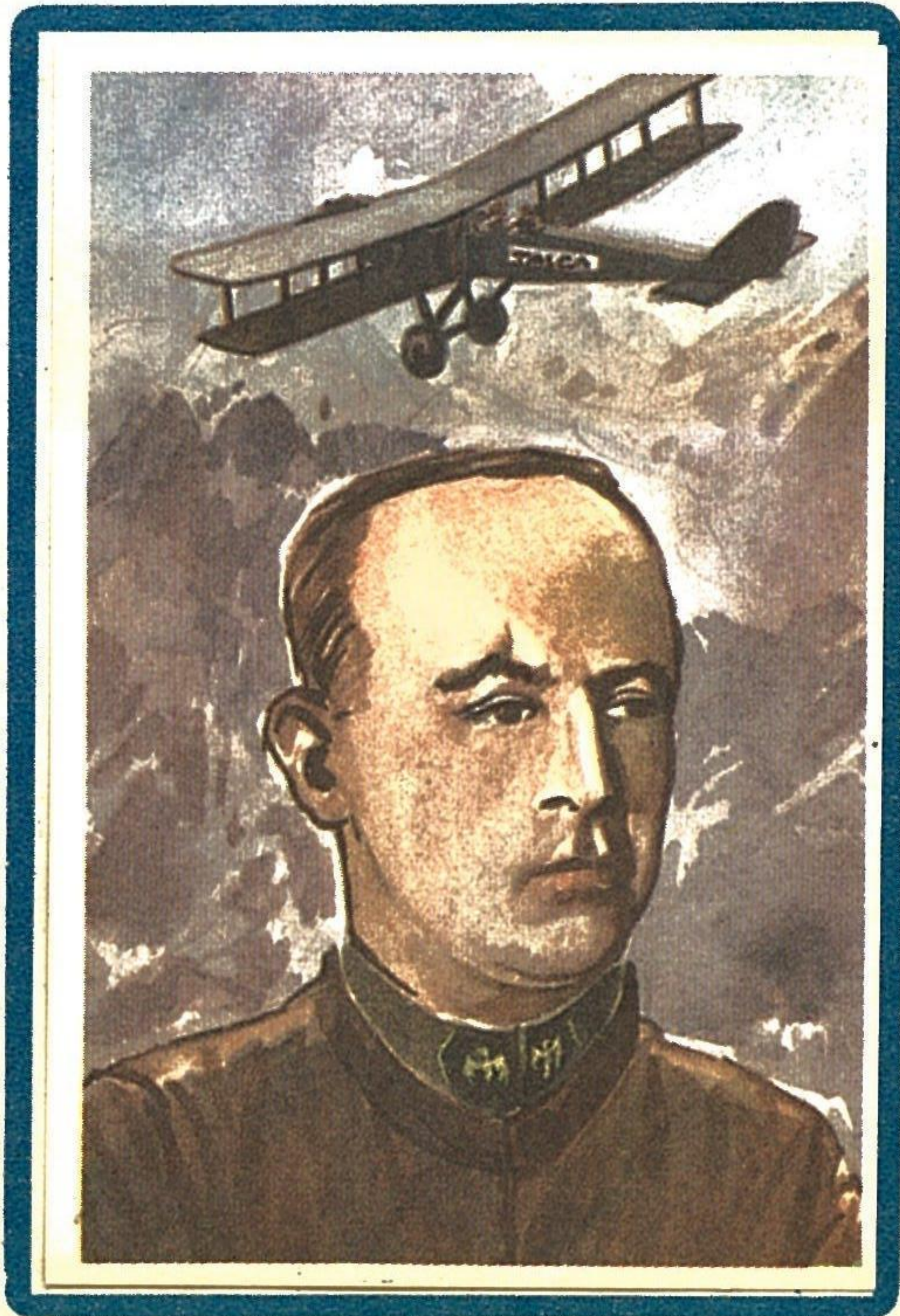
Después de un dramático cruce sobre la alta cordillera de los Andes, con aviones de cabina abierta y mal equipados para soportar el intenso frío de la altura, en que Aracena sufre una aguda congelación en el pie derecho, y los demás terribles sufrimientos, siguen a través de la pampa argentina, acosados por un pésimo tiempo y escasa visibilidad.

✳ BRASIL


43


42

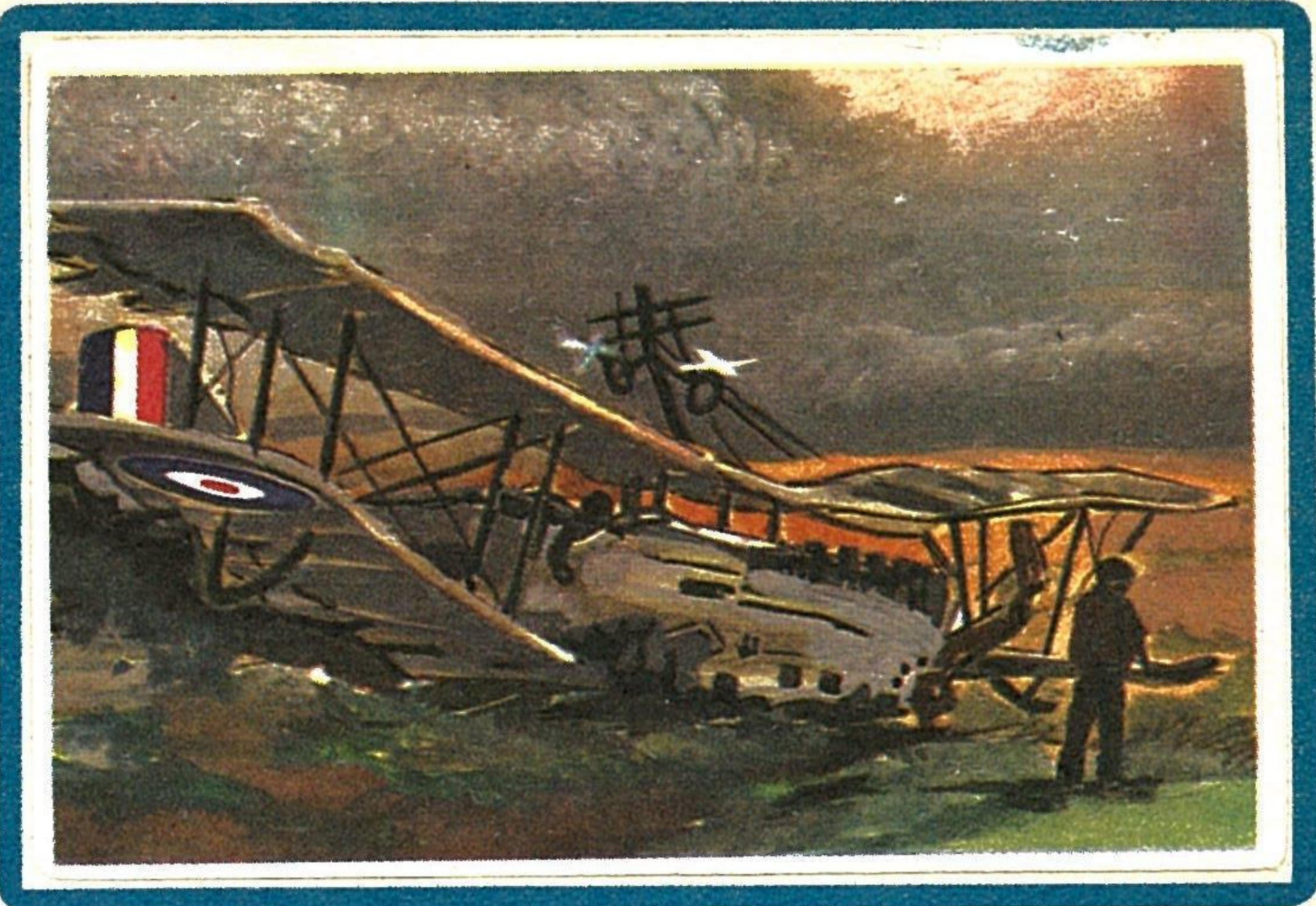

44


45

Barahona se accidenta en Castellanos, al dejar el tren de aterrizaje "ensartado" en un poste de fierro (47). Aracena continúa su vuelo en el **FERROVIARIO,** y después de azarosa travesía en las sucesivas etapas logra llegar a Río de Janeiro en otro avión facilitado por Brasil el 18 de septiembre de 1922, pues el **FERROVIARIO** quedó accidentado en Ibatuba.



46



47

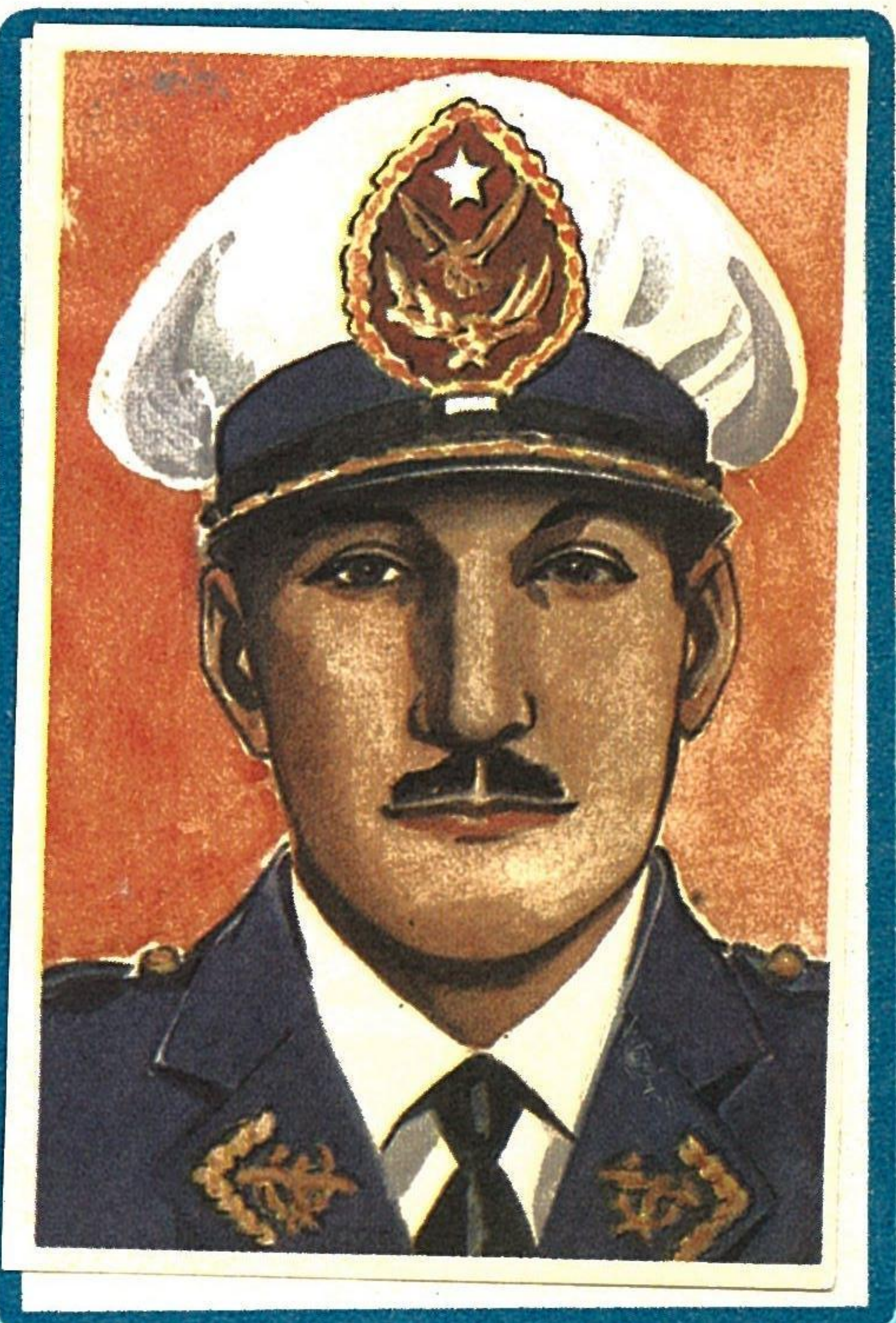
En una primera etapa, realizaron un vuelo entre Santiago y Puerto Montt los trimotores **JUNKERS 5 y 6,** el 11 de enero de 1930, piloteados por el Capitán **ALFREDO FUENTES M.** (48), Capitán Andrés Hurtado y Teniente 1.° Luis Lepe.

El Junkers JU-5 regresa a Santiago y el Junkers JU-6 permanece en Puerto Montt para ser preparado para el vuelo hasta Magallanes, con flotadores, a través de "la ruta más difícil del mundo", con escalas en Aisén y Puerto Natales (50).

El 26 de enero de 1930 se inicia el vuelo Puerto Montt-Magallanes en el Junkers J-6. **Tripulantes:** Comandante de la aeronave, Comandante **ARTURO MERINO BENITEZ** (49); Piloto, Capitán Alfredo Fuentes M.; Técnico alemán, Fritz Reiche; Radiotelegrafista, Sargento 1.° Luis Soto V.; Fotógrafo, Sargento 2.° Alfredo Moreno M.; Mecánico, Cabo 1.° Uldaricio Espinoza.



48

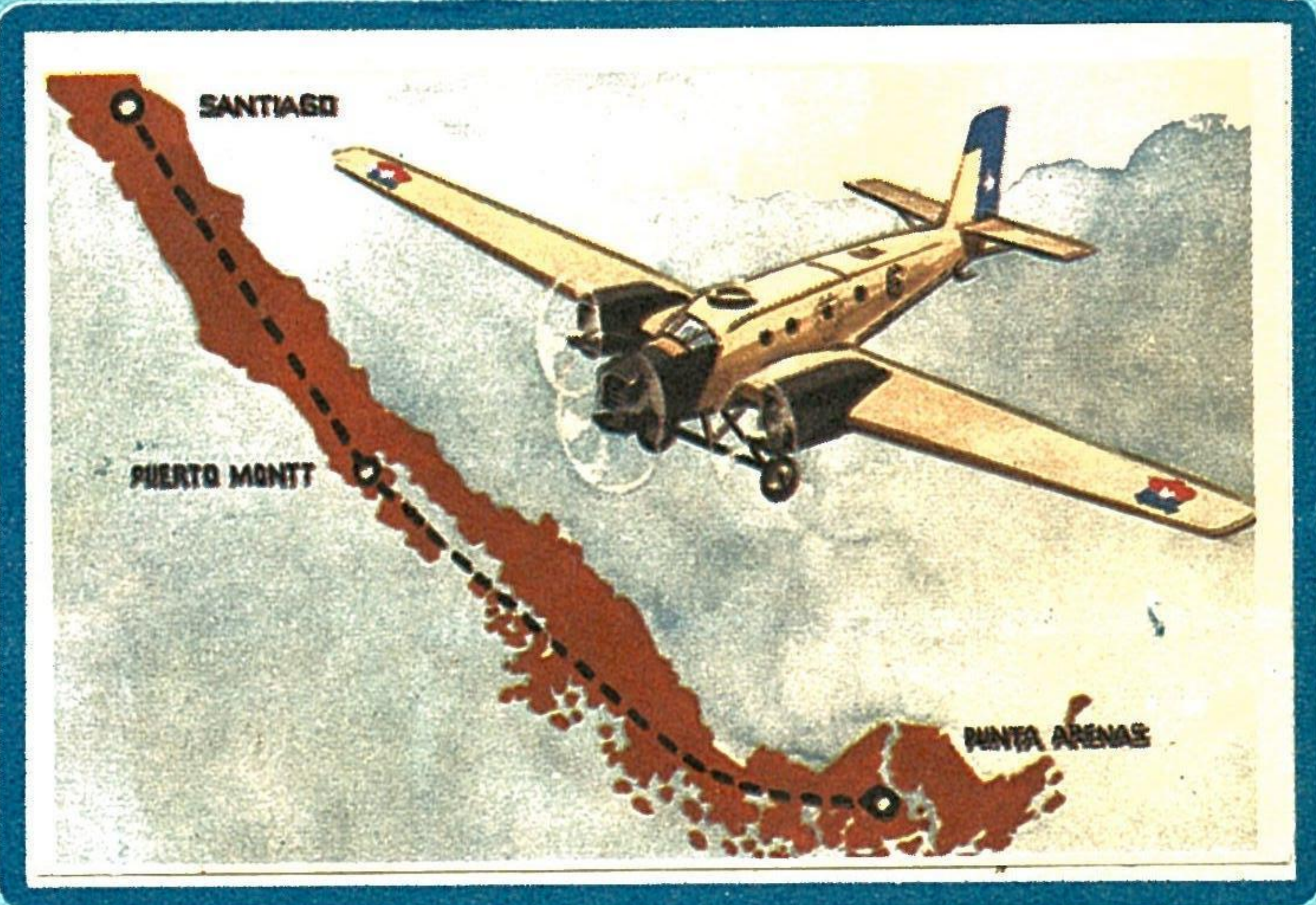


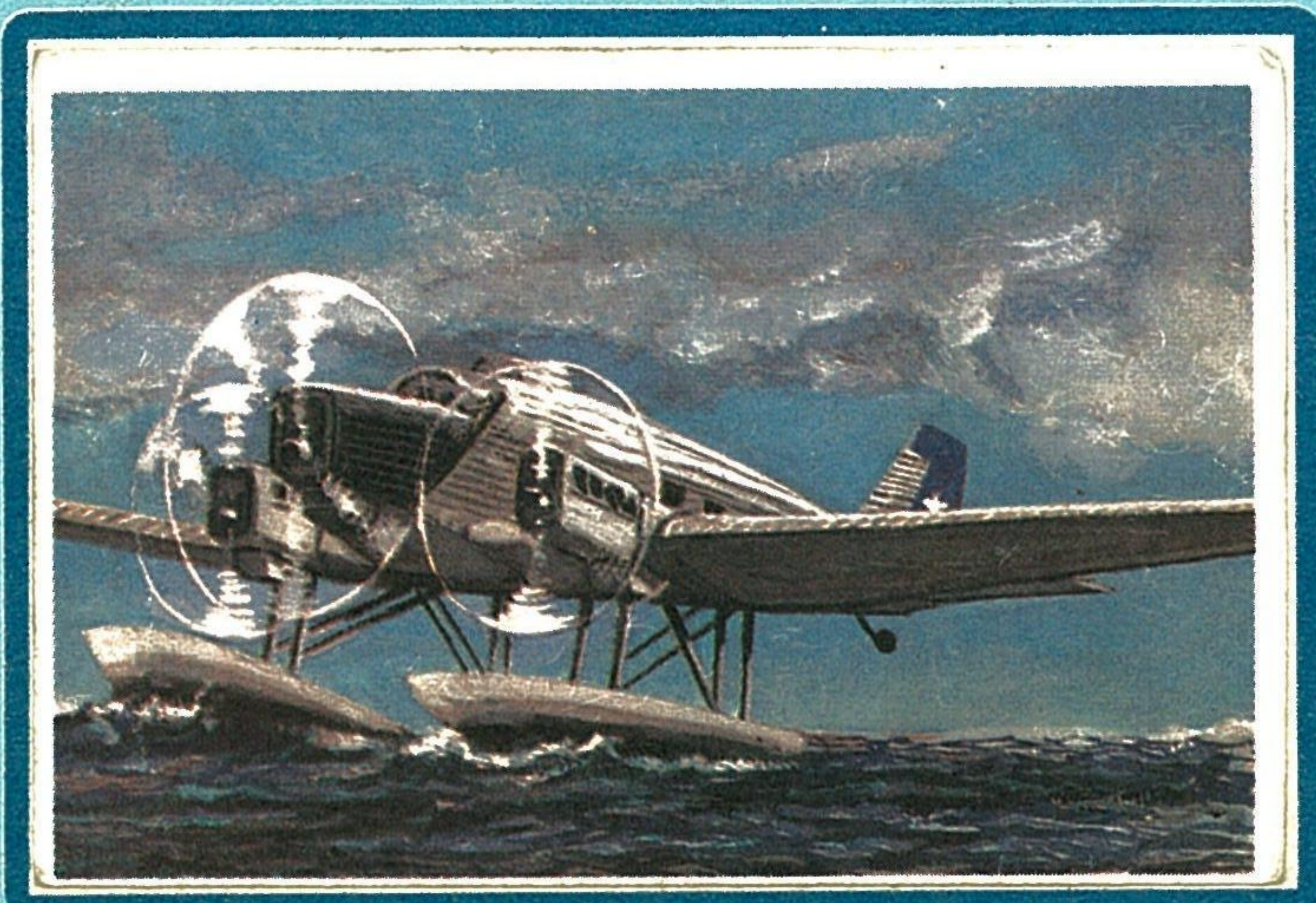
49



SANTIAGO MAGALLANES

50

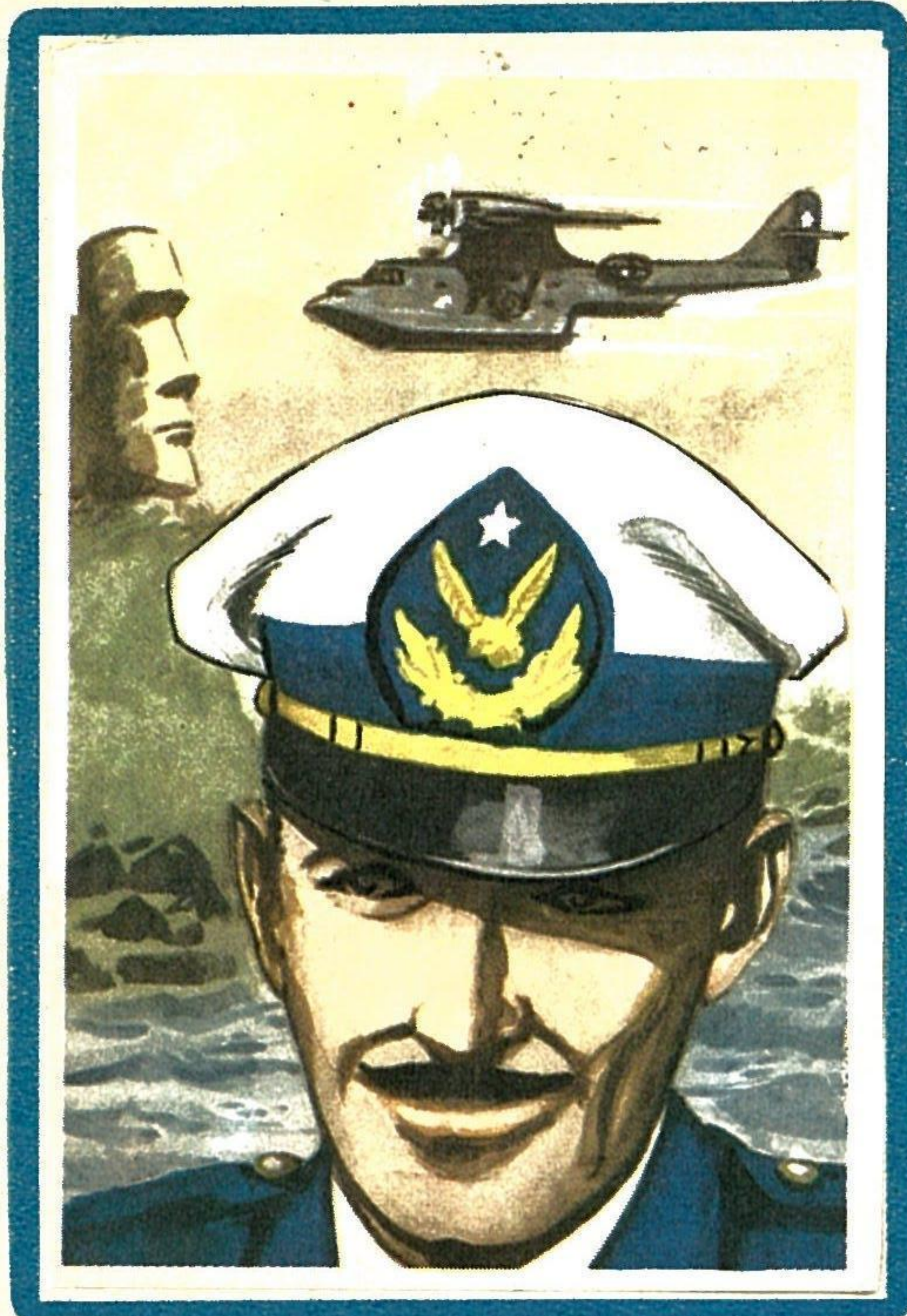




51

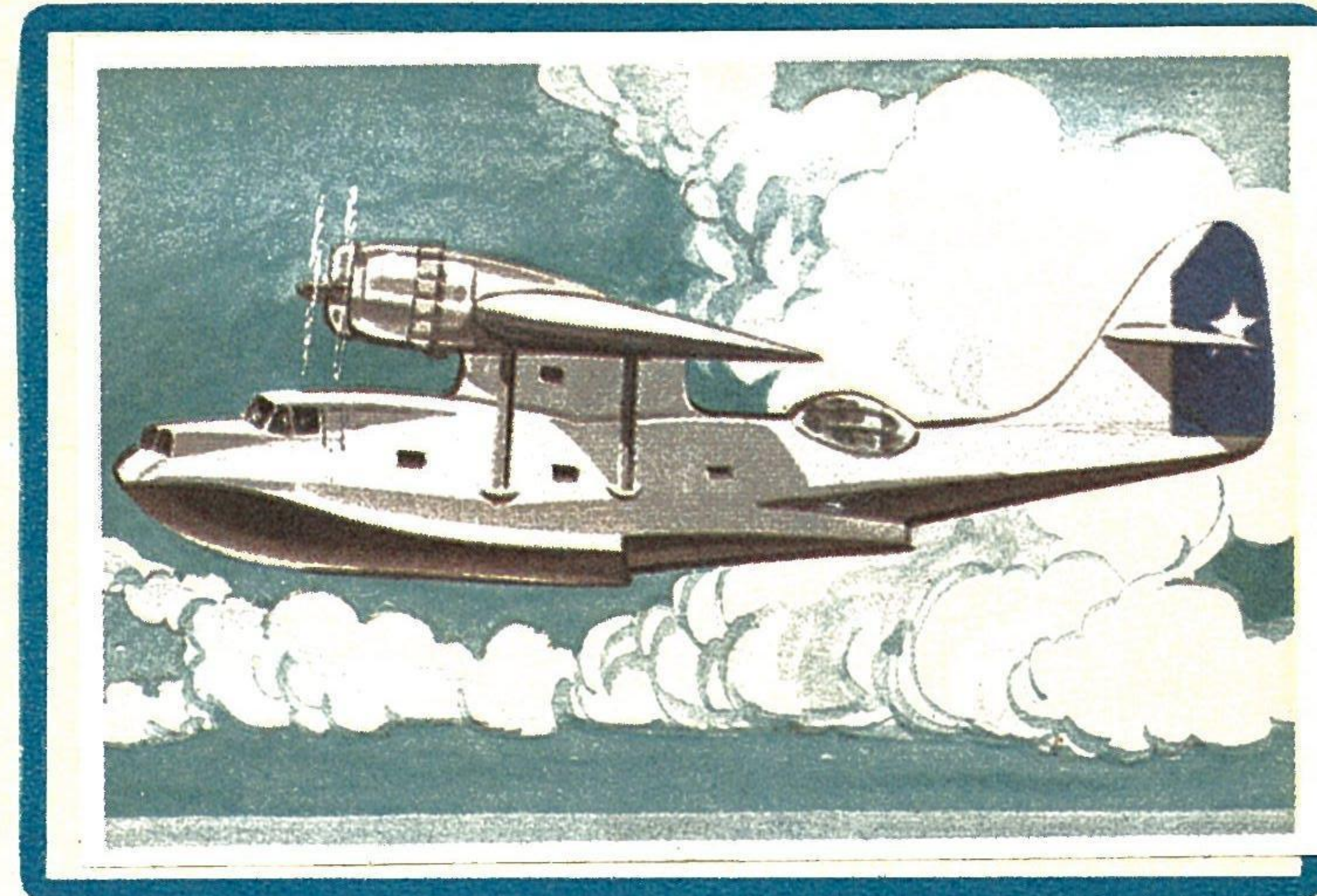
El 27 de enero, después de una difícil navegación por mal tiempo, el **JUNKERS JU-6** (51), arriba a Magallanes (hoy Punta Arenas), en vuelo triunfal.

Este gran vuelo termina en tragedia el 7 de febrero de 1930, al accidentarse fatalmente el JU-6 en un amarizaje de emergencia por falla de un motor, en las cercanías de **ISLA DAWSON.** Perecieron el Capitán Fuentes y los Sargentos Soto y Moreno.

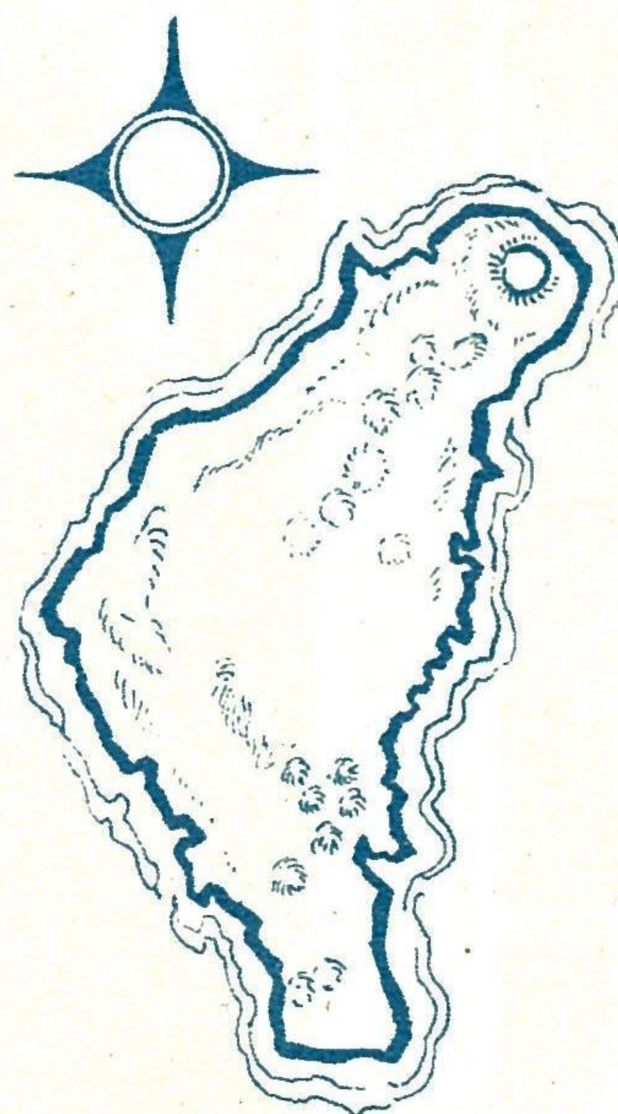

52

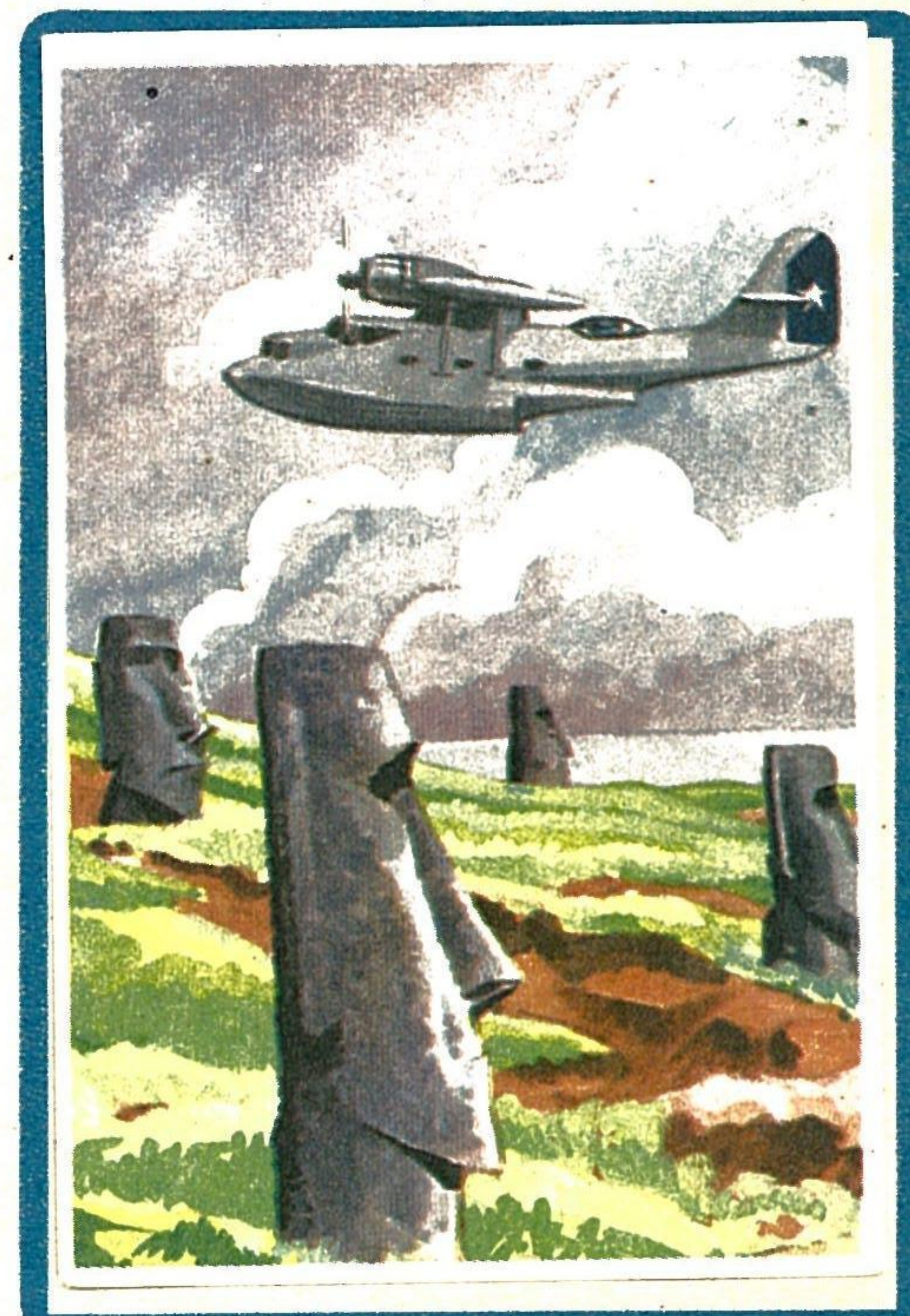


ISLA DE PASCUA


53


54



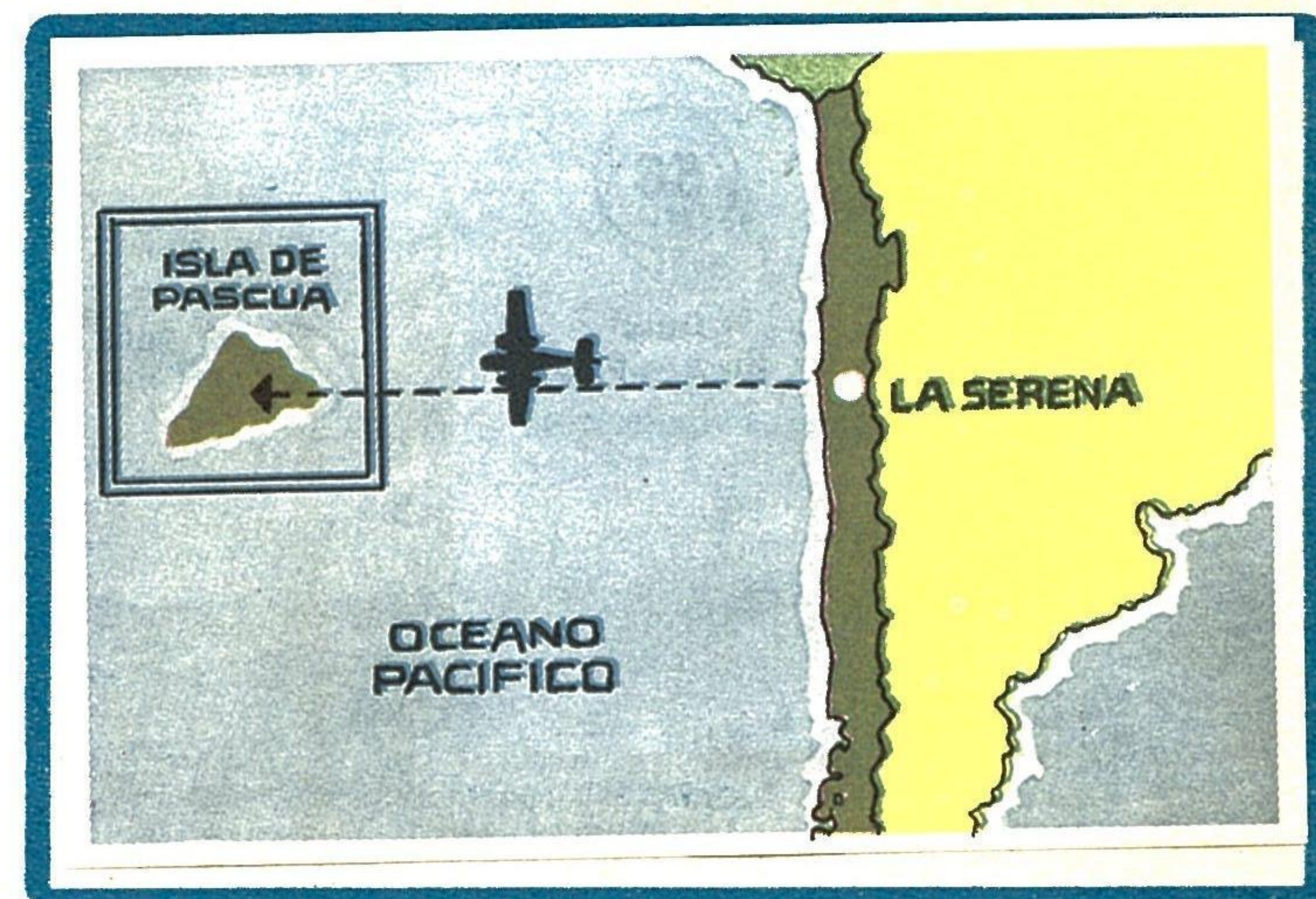

55

El 19 de enero de 1951 el anfibio Catalina, bote-volador N.° 405, **"MANU TARA"** (53) (Pájaro de la buena suerte), unió por primera vez a La Serena con la lejana posesión chilena en el Pacífico Sur, **ISLA DE PASCUA (54)**, en un vuelo de 2.047 millas sin escalas, realizado dramáticamente en 19:22 horas de vuelo (56).

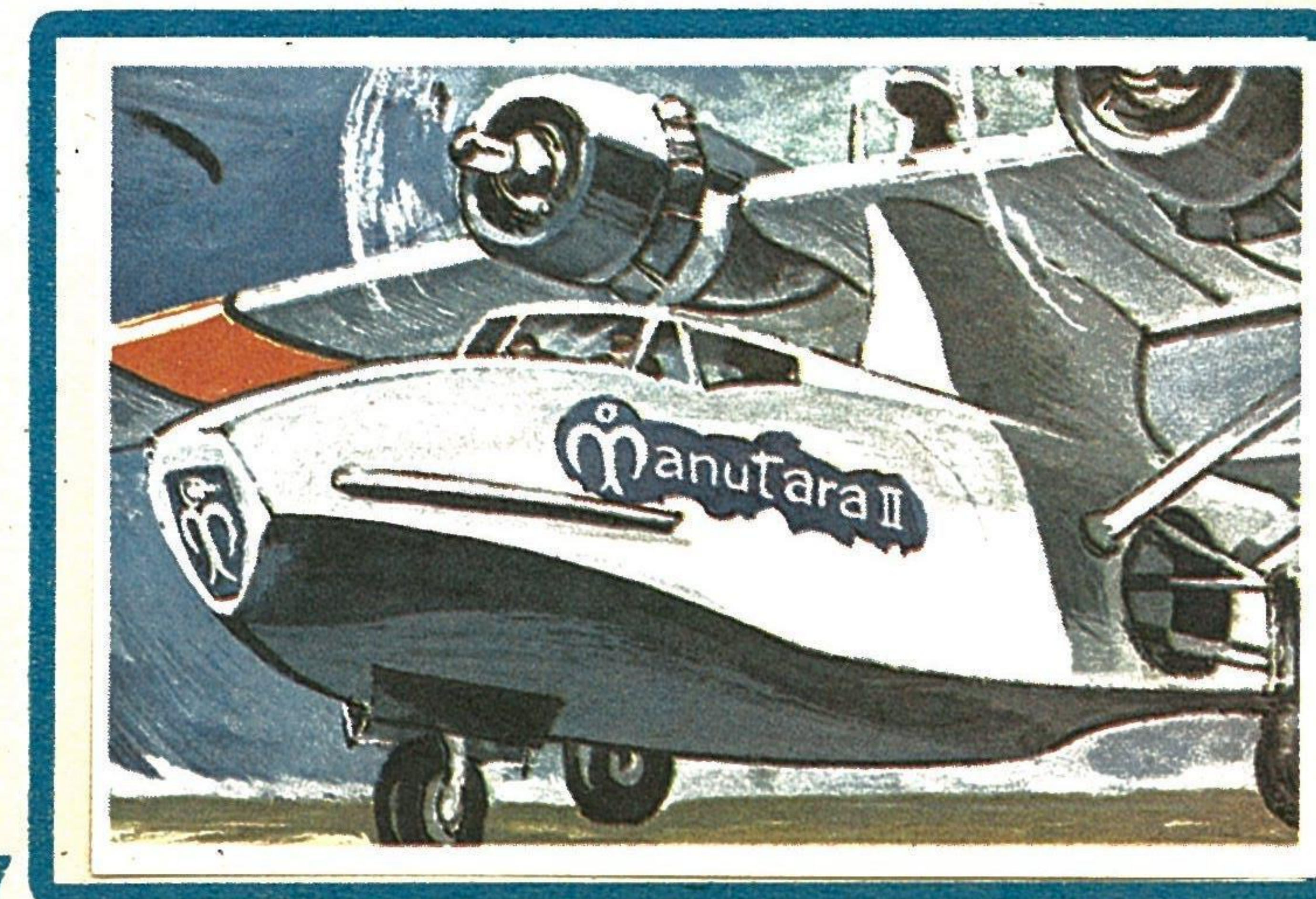
La tripulación fue la siguiente: Jefe de la aeronave, Coronel **HORACIO BARRIENTOS J.**; 1er. Piloto, Capitán de Bandada **ROBERTO PARRAGUE S.** (52) (gestor y propulsor del vuelo largamente deseado); 2.° Piloto, Teniente Alfredo Aguilar Z.; 3er. Piloto, Teniente 2.° José Núñez R.; Navegante, Subteniente Sabino Poblete; Radiooperador, Cabo 1.° José René Campos; 2.° Radiooperador, Cabo 1.° Mario Riquelme; Mecánicos, Sargento 1.° Gilberto Carroza y Sargento 2.° Héctor López C.

Debido a situaciones adversas (mal tiempo en la **Isla de Pascua** (55) y deterioro en la consistencia de la improvisada pista por la lluvia), el Manu Tara se accidenta en el mar al despegar de regreso al continente, quedando inutilizado.

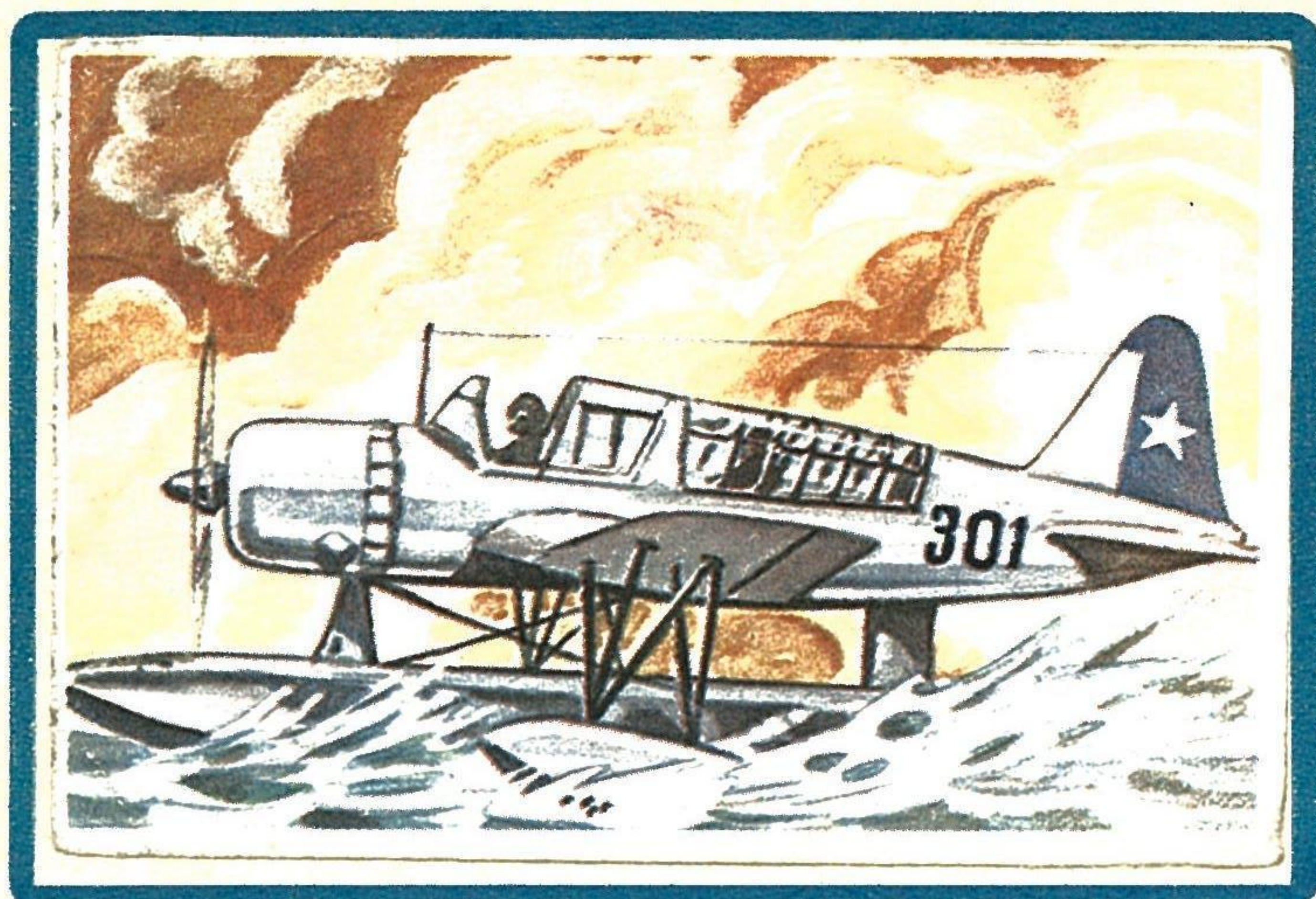
En 1959, el ahora Coronel Parragué, con el **MANU TARA II** (57), reparado y preparado en forma, y con el N.° 560, logra realizar su sueño de ir y volver por el aire, entre Quintero e Isla de Pascua. Esta vez la tripulación era: Piloto, Coronel Parragué; Copiloto, Capitán de Bandada Sergio Larrañaga; Navegante, Teniente Guillermo Palacios; Mecánico-Jefe, Suboficial Mayor Agustín Azola; Mecánicos, Sargento 1.° Roberto Aros y Sargento 2.° Carlos Navia; Radiotelegrafista, Sargento 2.° Oscar Castro.



56

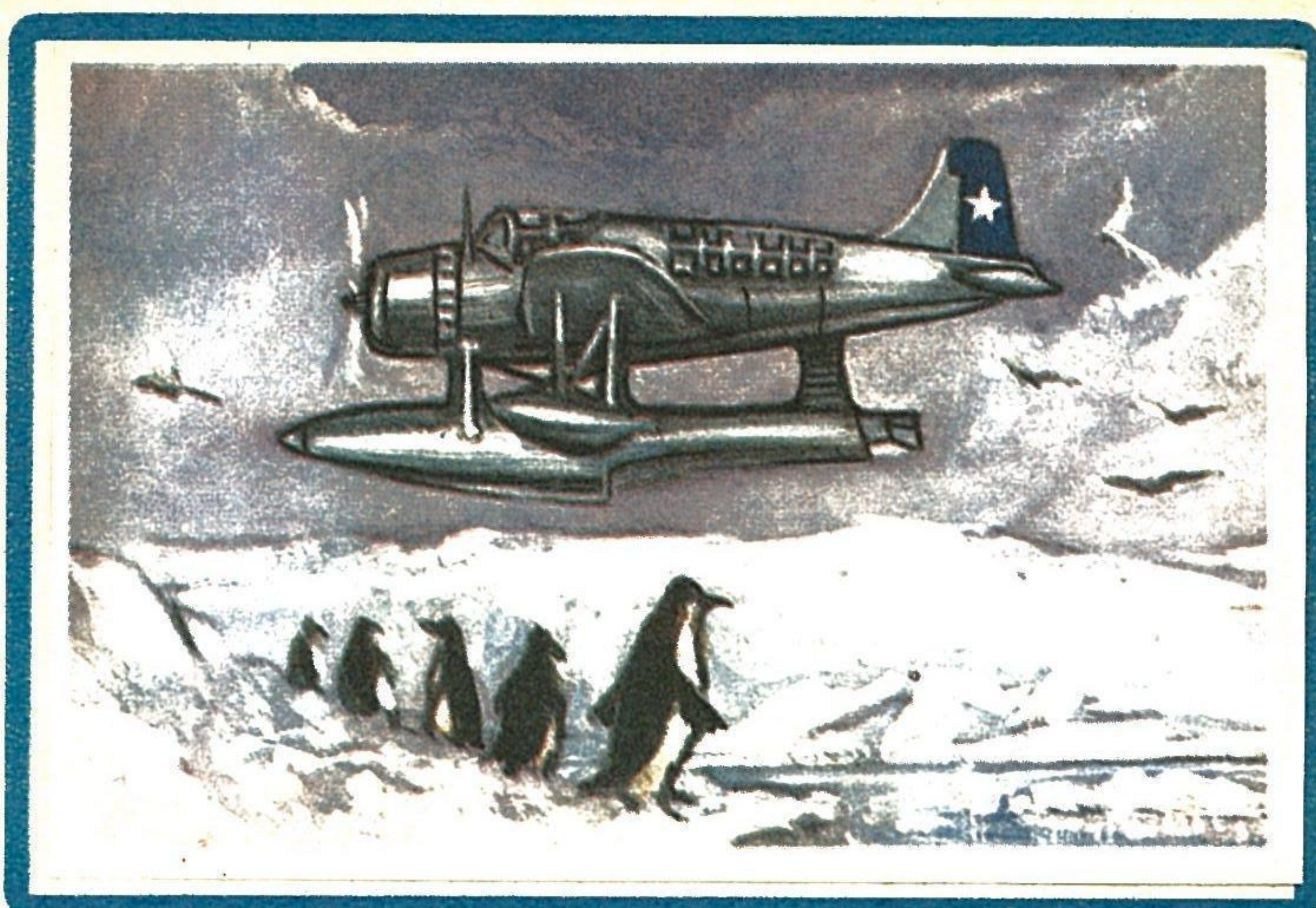


57



58



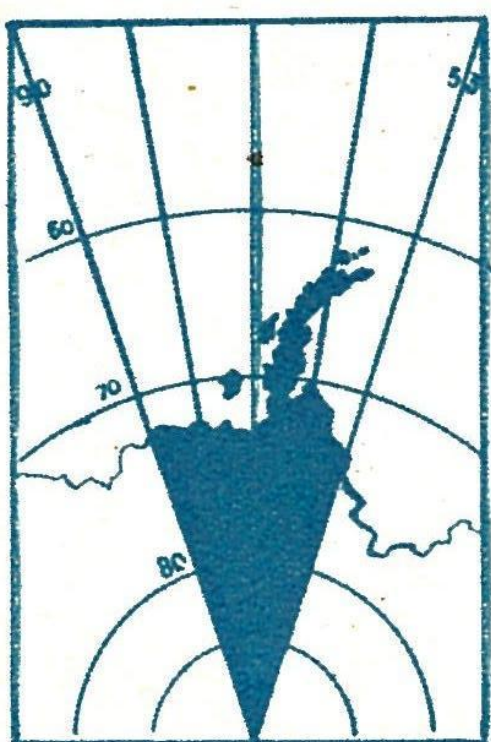


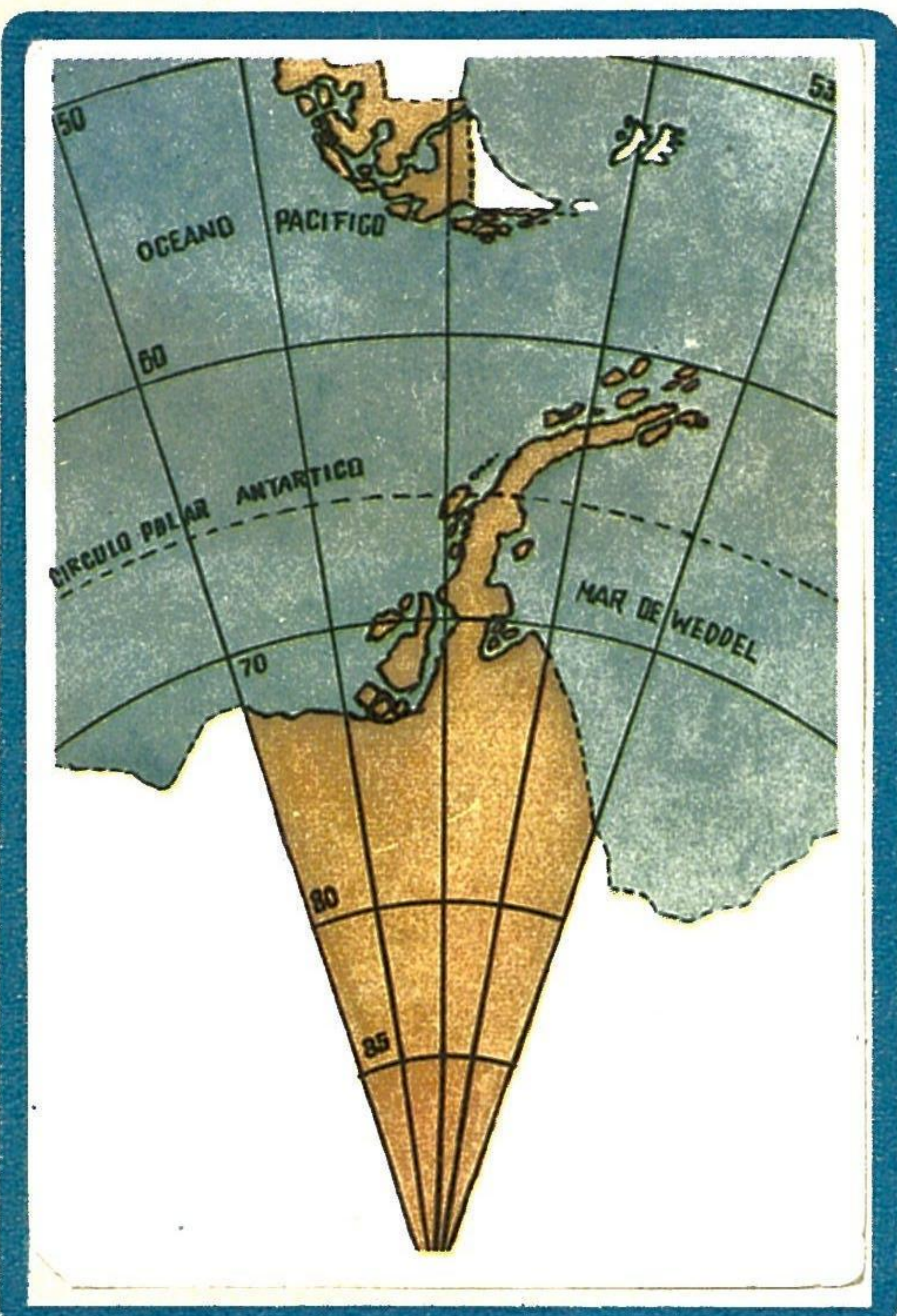
59

ANTARTIDA CHILENA



60





61

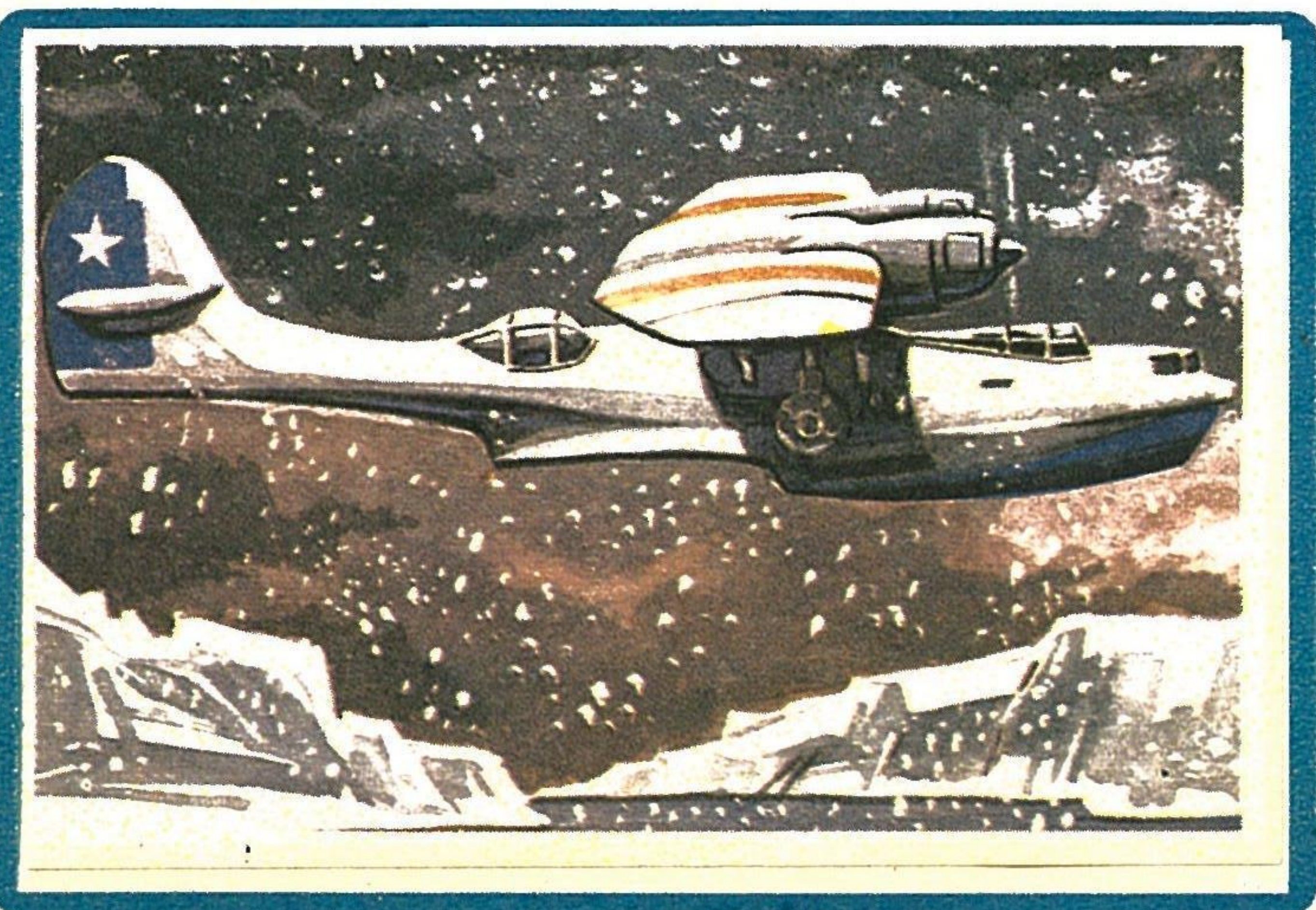
En 1947 vuela por primera vez en la Antártida chilena un avión de la FACH. Un hidroavión monoplano, triplaza, monomotor, **VAUGHT SIKORSKI** (58), de la Base Aérea "Quintero", embarcado en el transporte "Angamos", destacado ese año en nuestro territorio antártico. (61).

El primer piloto de la FACH que voló ese avión fue el Teniente 1.º **ARTURO PARODI ALISTER** (59). Como tripulante observador iba el Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo.

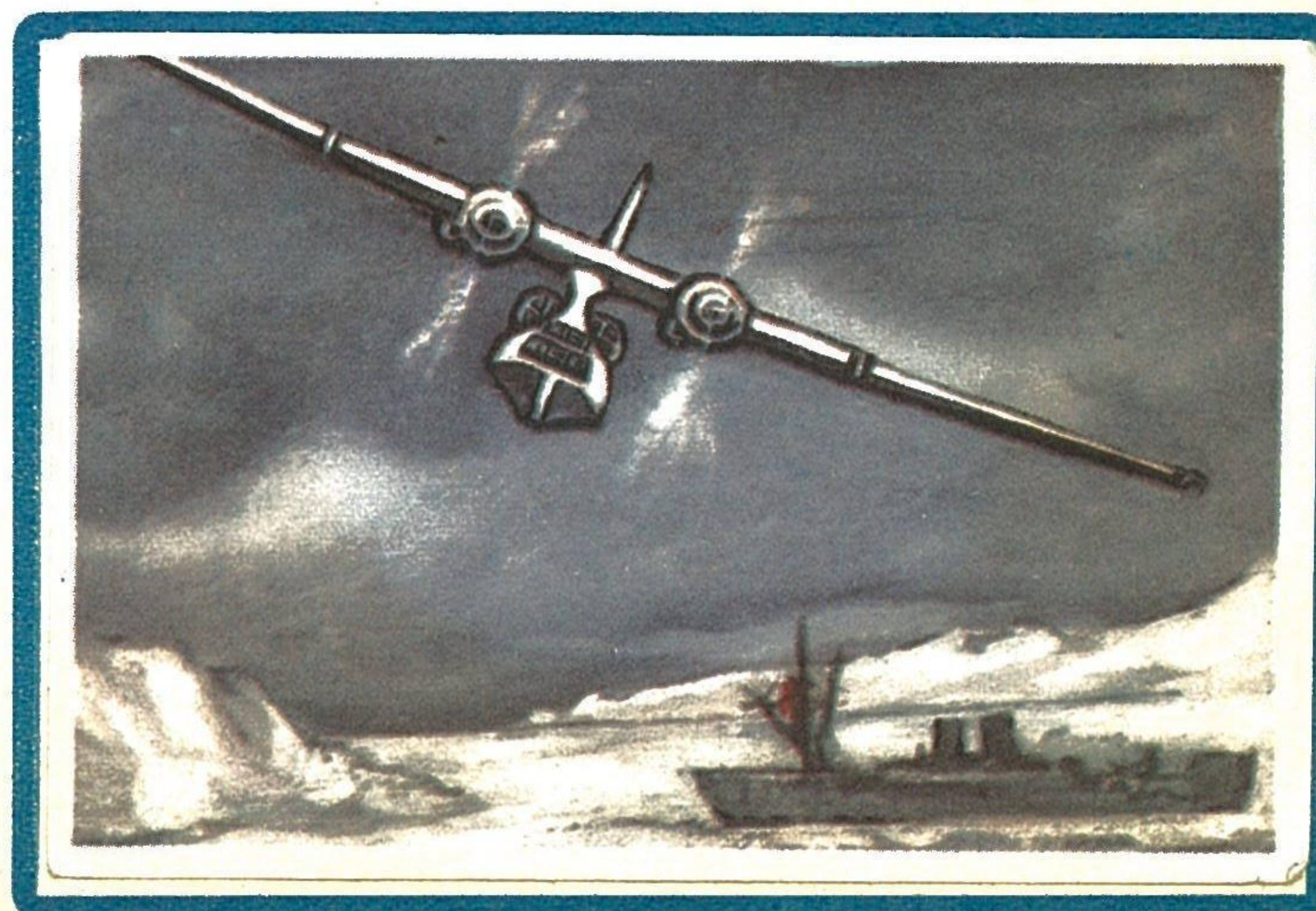
En diciembre de 1955 se había trasladado a Punta Arenas el anfibio **"CATALINA N.º 406"** (62), denominado "Skúa" (Pájaro Polar), cuya tripulación era: Piloto, Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio; 2.º Piloto, Capitán de Bandada Rafael Vásquez R.; Copiloto, Capitán de Bandada Sabino Poblete; Ingeniero, Capitán de Bandada Orlando Gutiérrez; Mecánico-Jefe, Suboficial Agustín Azola; Mecánico, Sargento 2.º Juan Navia; Radiooperador, Sargento 2.º Flamarión Gárate.

Este avión iba a la espera (confidencial) de realizar por vez primera el vuelo Punta Arenas - Isla Decepción, donde existía la Base Aérea "Presidente Aguirre Cerda" (60), siempre que el estado del tiempo le fuera favorable.

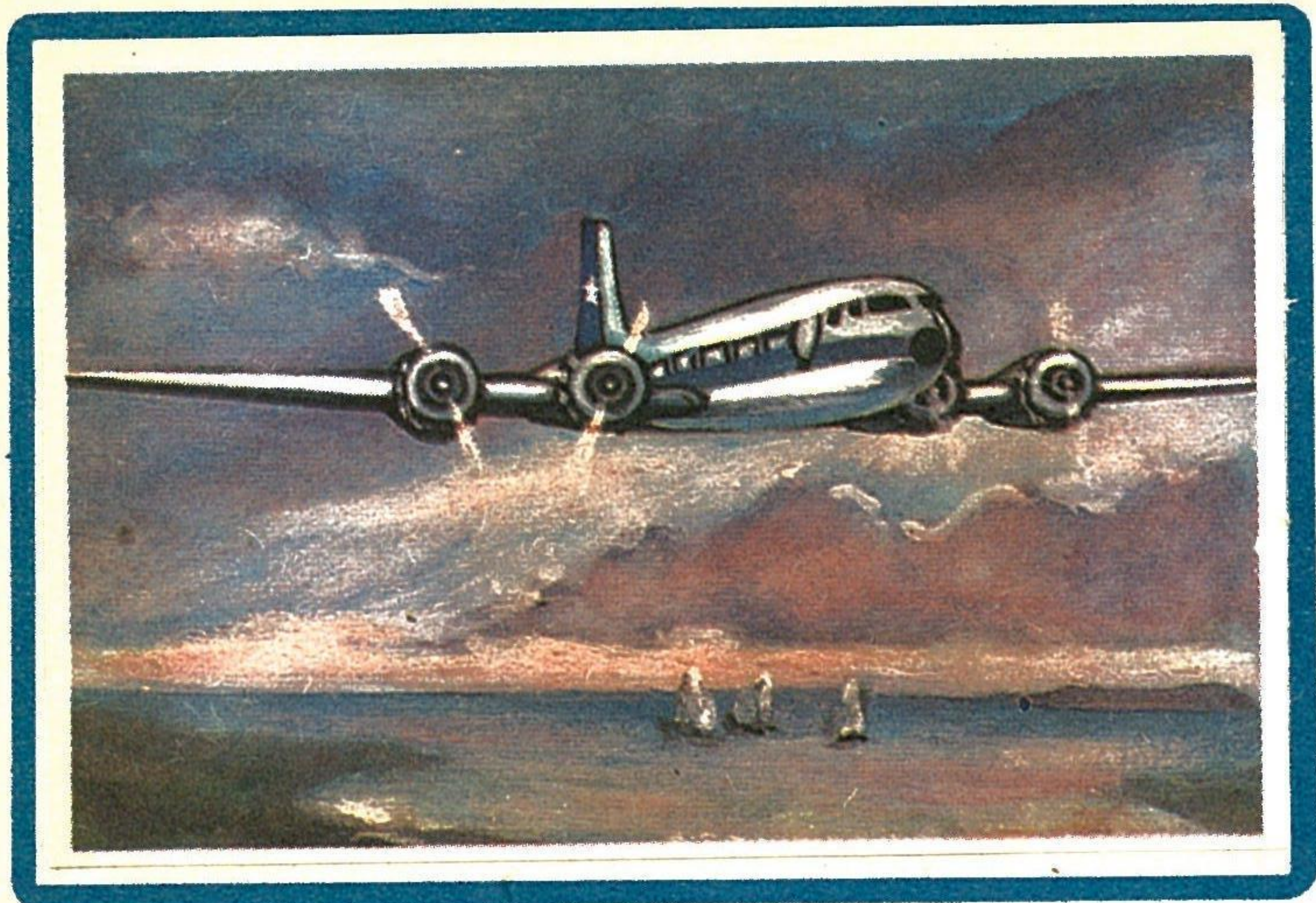
Esta oportunidad se presentó el 28 de septiembre de 1955. Y ese día, en un vuelo de 6 horas, 47 minutos, el "Skúa" unió por primera vez por el aire a Punta Arenas con Isla Decepción (63). A las dos de la madrugada del día 29, el anfibio realizó el vuelo de regreso sin novedad en un lapso similar al de la ida.



62



63


64

ALAS DE CHILE EN EL MUNDO

✳CRUCEROS DE LA ESC. CAPITAN AVALOS

Desde 1968 la Escuela de Aviación ha realizado seis vuelos de cruceros internacionales con los Subtenientes recién egresados, semejantes a los del velero "Esmeralda", de la Armada Nacional, con las promociones graduadas de la Escuela Naval.

Un avión de transporte cuadrimotor DC 6-B de la Fuerza Aérea de Chile (64) cada año recorre a través de América, Europa Occidental, Europa Oriental, Africa y Asia con los Subtenientes graduados en la Escuela de Aviación "Capitán Avalos" (65).

En mayo de 1973 se efectuó por el Pacífico Sur hasta Asia (67), de ida y regreso, en un "Hércules 130", poderoso avión de transporte (66).

La delegación estaba compuesta por 75 personas, encabezadas por el General de Aviación **GABRIEL VAN SCHOUWEN** (68).

El vuelo terminó el 23 de mayo de 1973, sin novedades, con un recorrido de 25.000 millas, abriendo nuevas rutas aéreas.

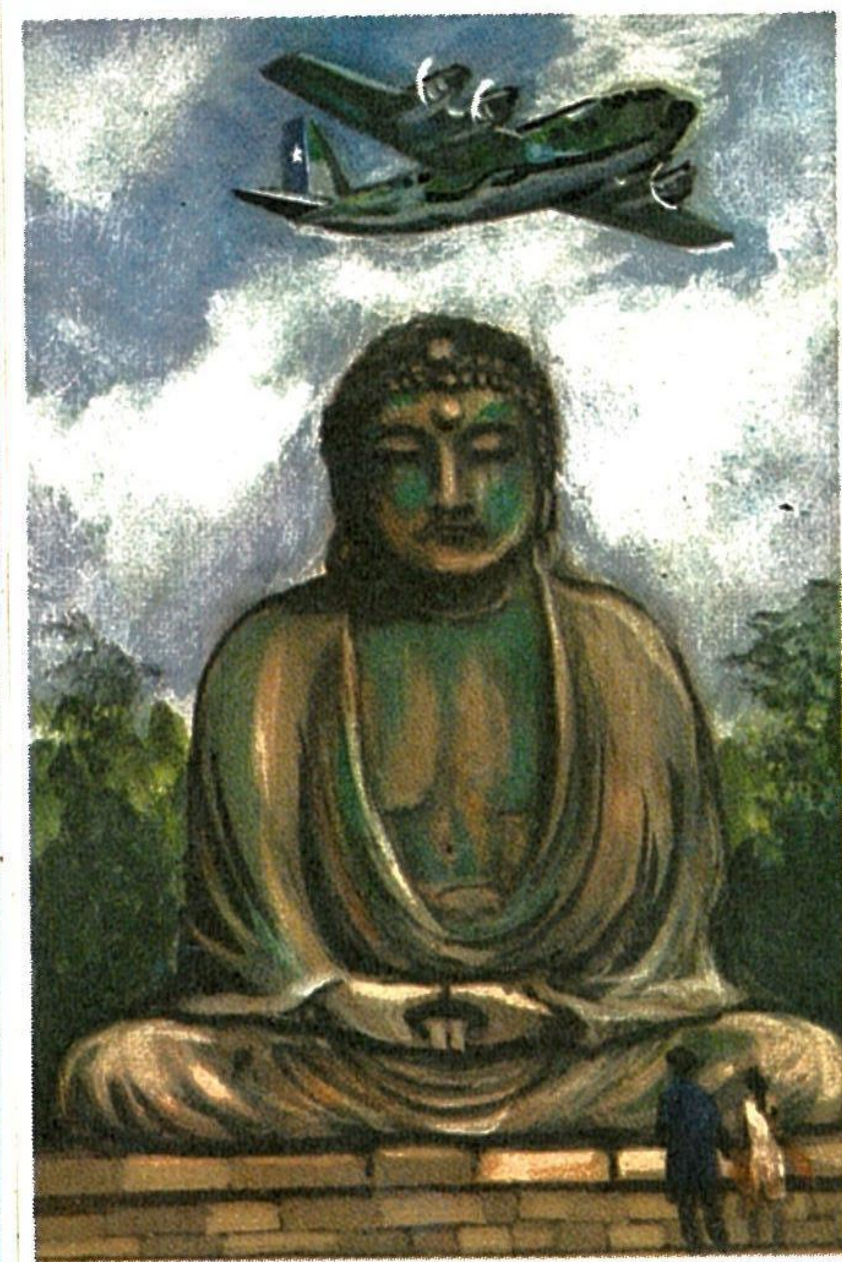
En 1974 el 7.° Crucero abarcó Uruguay, Brasil, Paraguay, Ecuador, Estados Unidos y Perú, al mando del General de Aviación **CLAUDIO SEPULVEDA D.** (69).

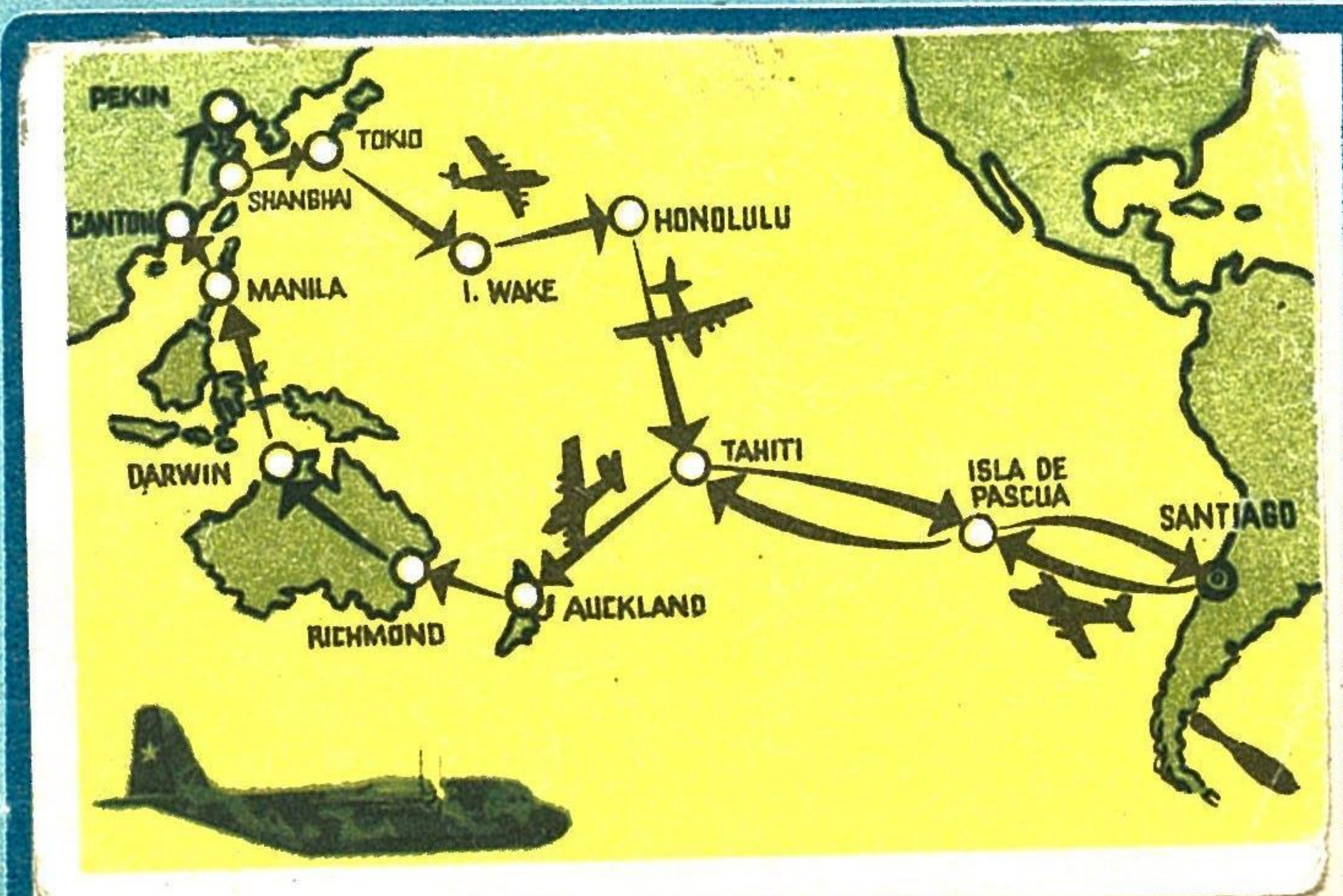

65



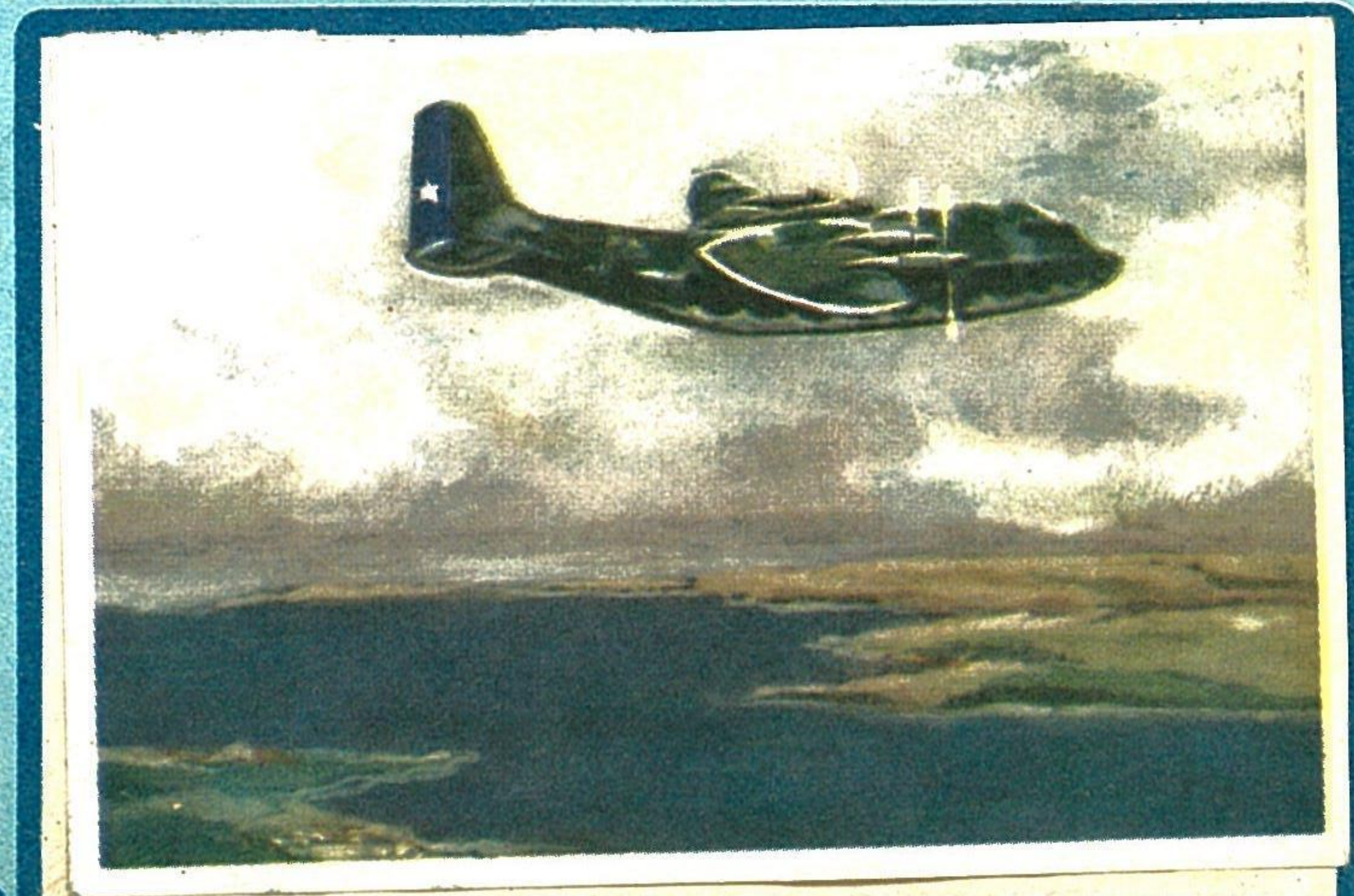
ASIA


66


67



68


69

CHILE

UNA LARGA PISTA DE DESPEGUE



70

BASES Y UNIDADES

En 1913 existía una sola Unidad, la "Escuela de Aeronáutica Militar", y una sola Base Aérea, en los campos de "Lo Espejo".

La configuración geográfica de Chile hace de este país un país Aéreo, como lo es también Marítimo.

En 1920, la Base Aérea de "Lo Espejo" cambia su nombre por el de "El Bosque", y la Escuela de Aeronáutica Militar por el de "Escuela de Aviación".

El 3 de marzo de 1926 se crea el "Grupo Mixto de Aviación N.º 1", en "El Bosque". Años después se traslada a Iquique.

En 1927, en Quintero, un Grupo Aeronaval da origen al "Grupo de Aviación N.º 2".

El 3 de agosto de 1928 fue creado el "Grupo Mixto N.º 3", más tarde "Grupo N.º 3". La Unidad se instala en su definitiva Base Aérea de **MAQUEHUA** (70).

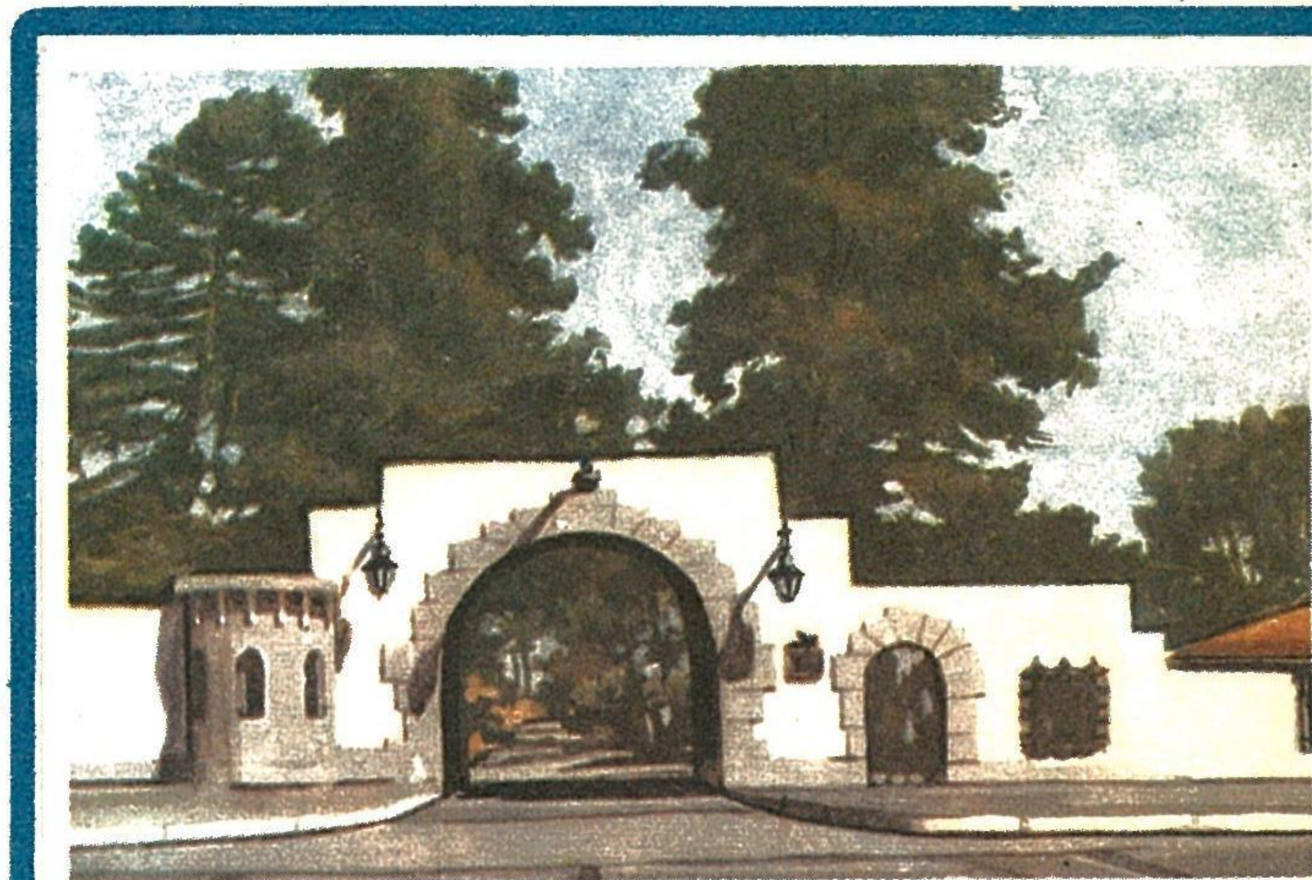
En 1930, al crearse la FACH, existía en **"EL BOSQUE"** (71) la Escuadrilla de Bombardeo, con monoplanos trimotores, multiplazas, de bombardeo pesado, y otros Junkers livianos monomotores, y un Dornier DO-C, monomotor.

En 1927 fue creada la Escuadrilla de Anfibios, con asiento provisorio en "El Bosque". En 1929 la Unidad se traslada hacia su nueva Base Aérea de "La Chamiza", en Puerto Montt. Posteriormente pasa a ser la "Escuadrilla de Anfibios N.º 1", y nace la N.º 2 en Punta Arenas en 1930. Años después las Escuadrillas de Anfibios Nos. 1 y 2 fueron denominadas Grupo de Aviación Nos. 5 y 6 respectivamente.

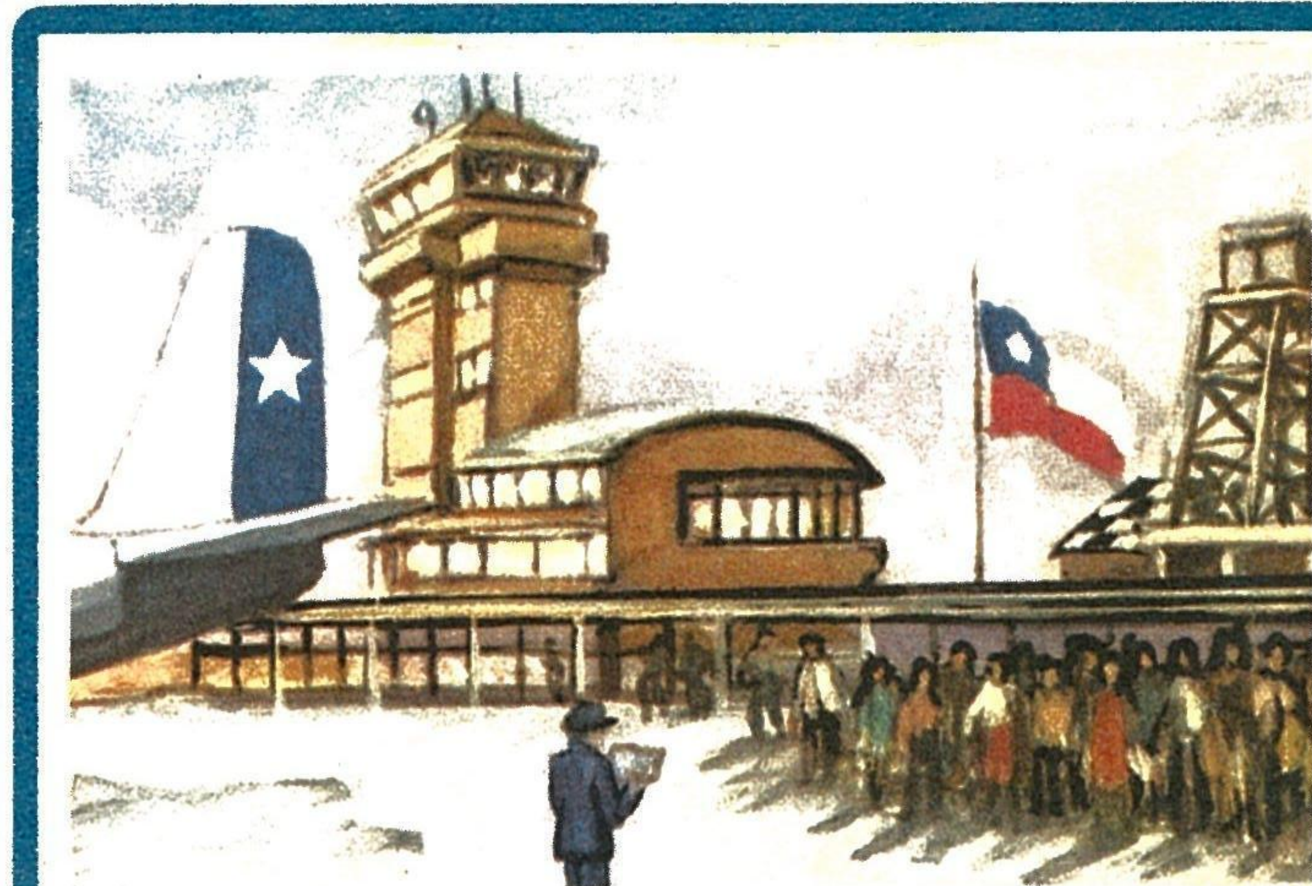
En 1933 se crea en la Base Aérea de Quintero la "Escuela de Tiro y Bombardeo". Fue trasladada después a la Base Aérea "Los Cóndores", en Iquique.

En 1936, en Punta Arenas, fue trasladado a las nuevas instalaciones de "Bahía Catalina" el Grupo N.º 6.

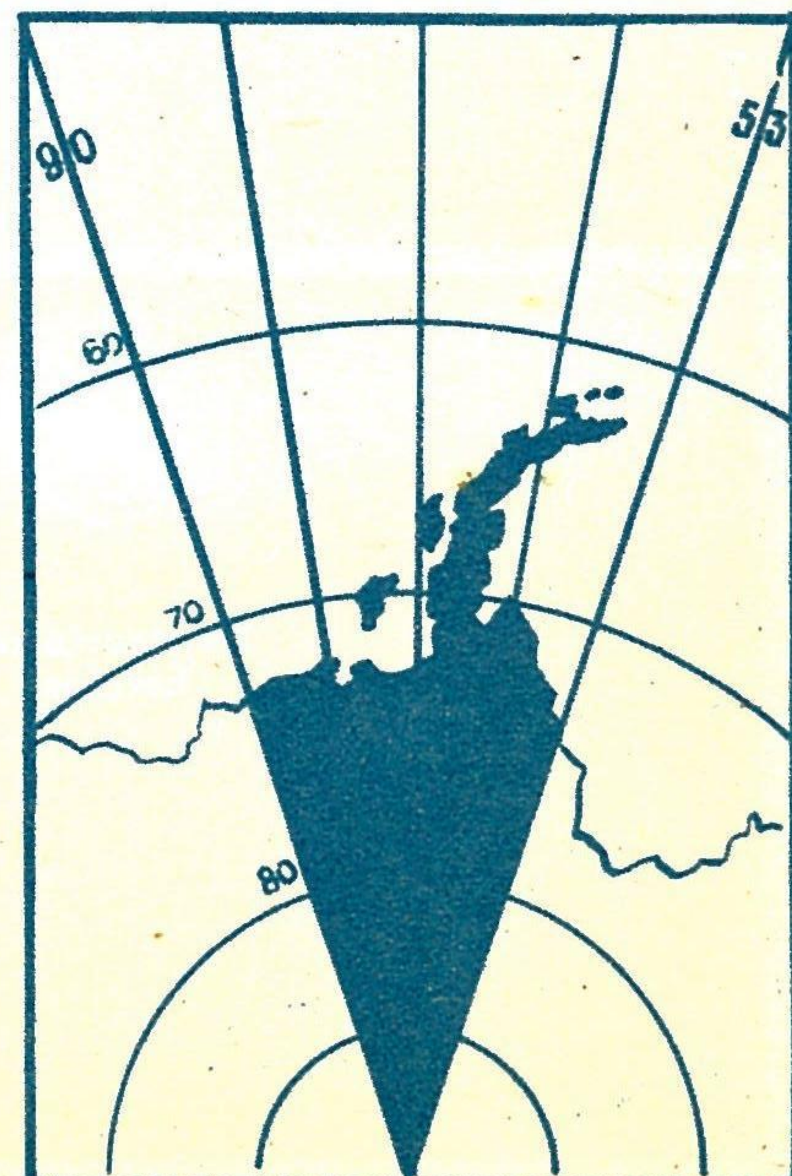
En "Los Cerrillos" funcionan los Grupos N.º 7 de Caza-bombardeo y N.º 10 de Transporte. En "Cerro Moreno", de Antofagasta, funciona el Grupo N.º 8; en la Base "General Aracena", en terminación cerca de Iquique, existirá el Grupo N.º 1; en "El Tepual", Puerto Montt, existen los Grupos Nos. 5 y 9; en "Chabunco", Punta Arenas, el Grupo N.º 12 (72).



71

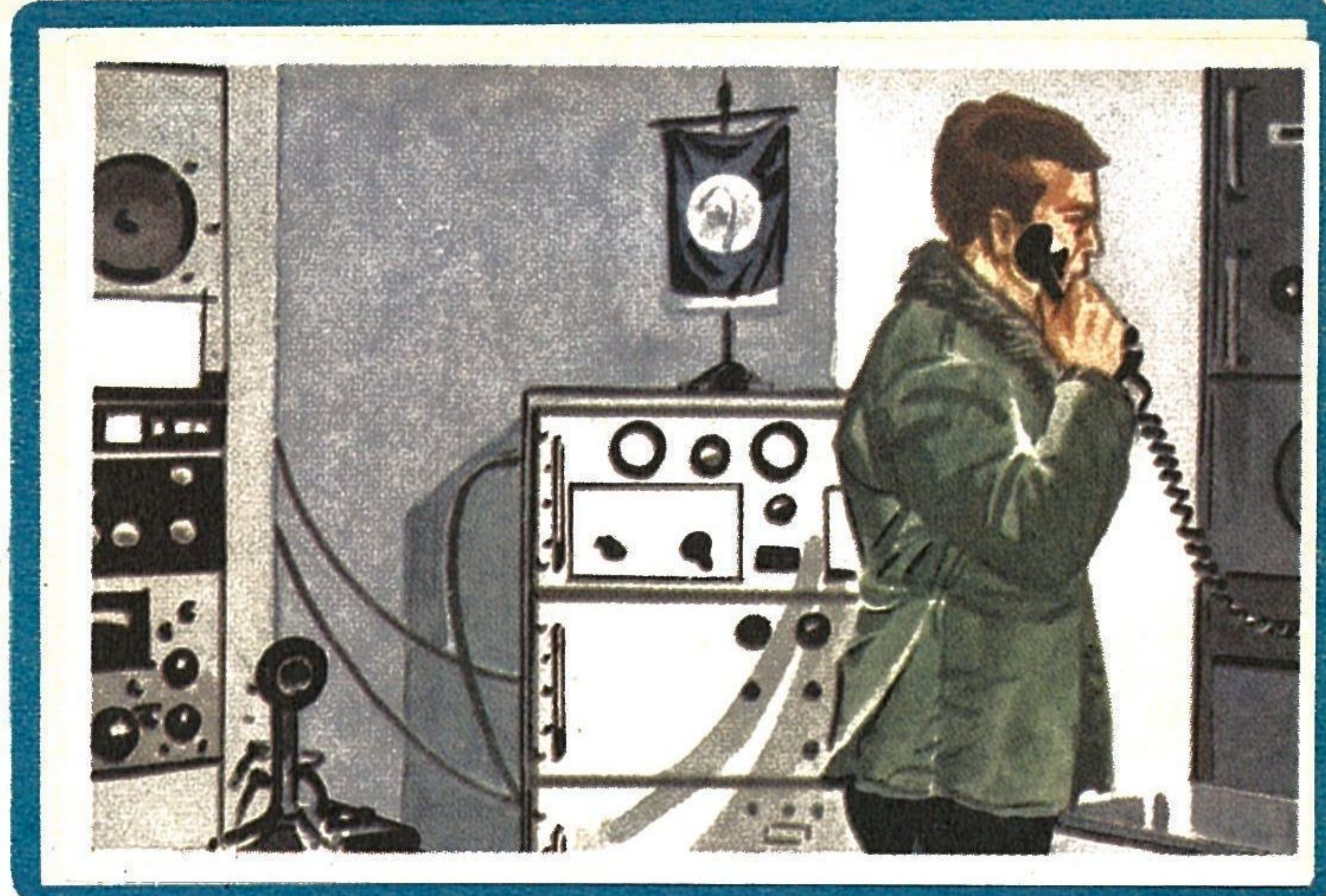


72

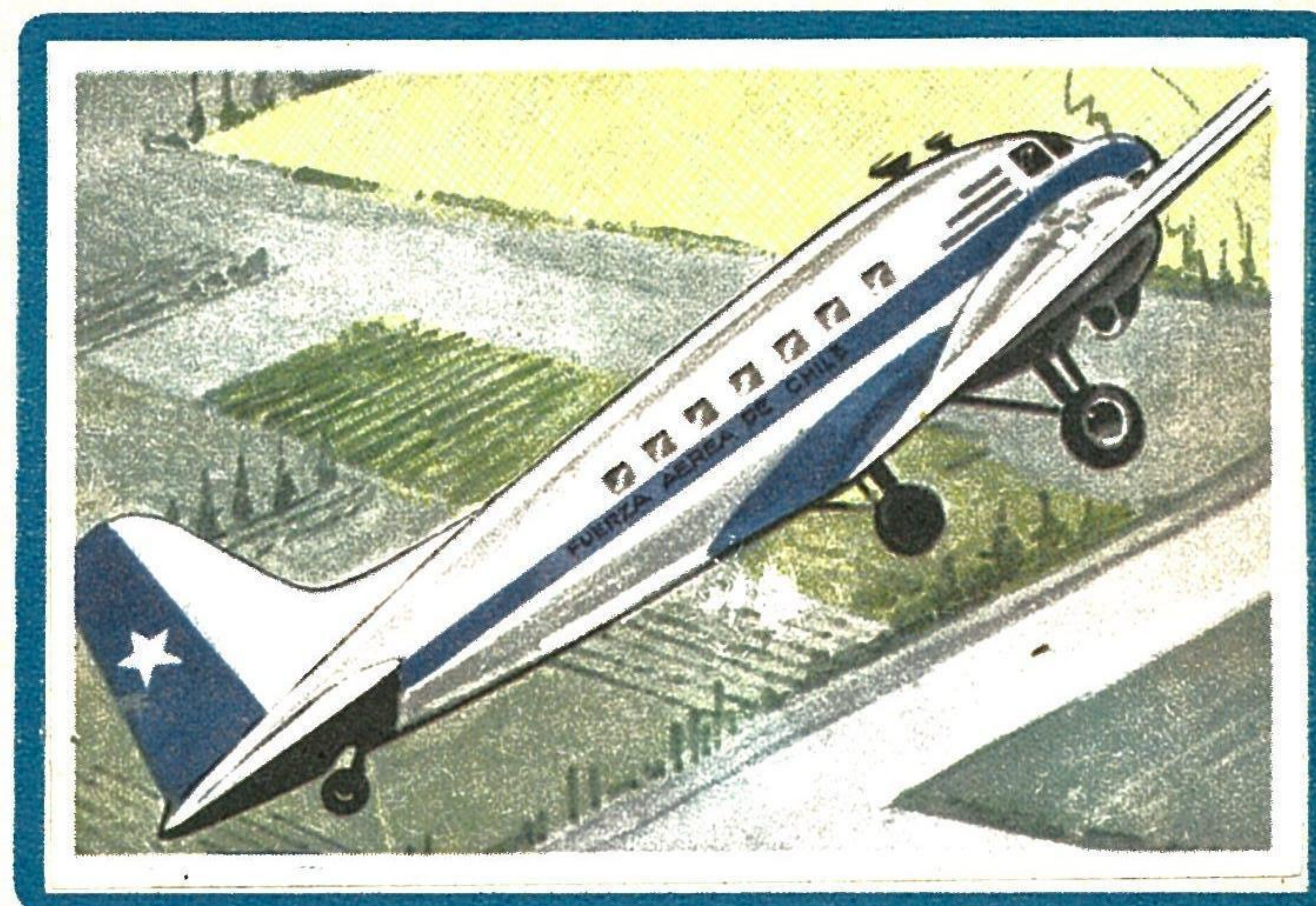


ALAS SALVADORAS

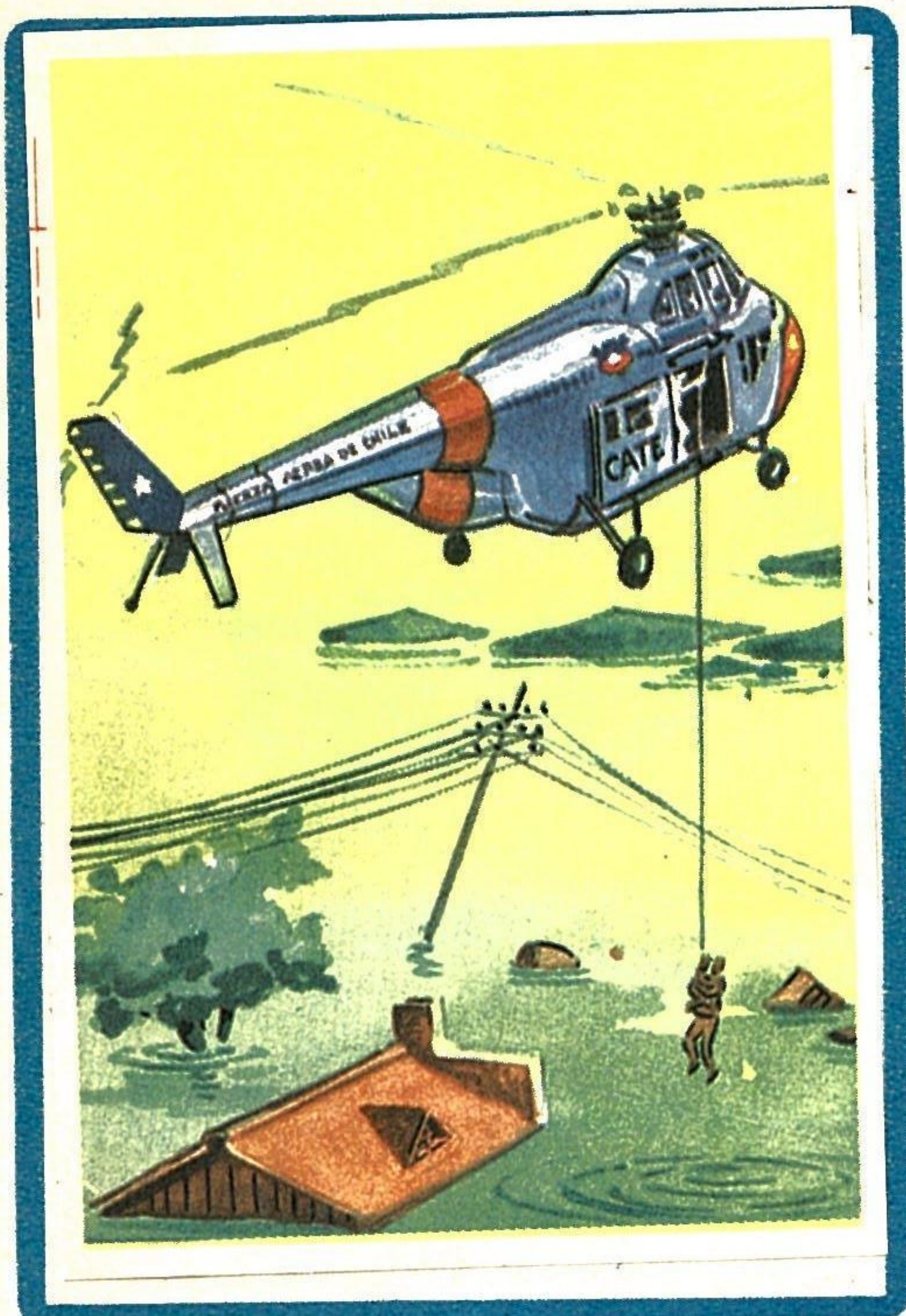
73



75



74







76



77

78



SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO "S.A.R."

Chile suscribió el Convenio de Aviación Civil Internacional para proporcionar ayuda a las aeronaves en peligro dentro de su territorio nacional y mares vecinos, bajo las normas de la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional).

El 10 de marzo de 1950 se dispuso la organización del "Servicio de Búsqueda y Salvamento", "S.A.R." (Search And Rescue).

El 23 de mayo de 1950 se hizo un "Plan de Búsqueda y Salvamento", con un centro de coordinación en "Los Cerrillos", y Centros de Alerta en todo el país (73).

El "S.A.R." debe ser atendido sólo por la FACH.

Su lema es: "PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR".

— **Salvamento en helicóptero** (74).

— **"S.A.R." en vuelo** (75).

— **Transporte de carga y medicinas** (76).

— **Rescate y ayuda por helicóptero** (77).

— **Transporte de heridos** (78).

Hay tres frases de alarma para el "S.A.R.":

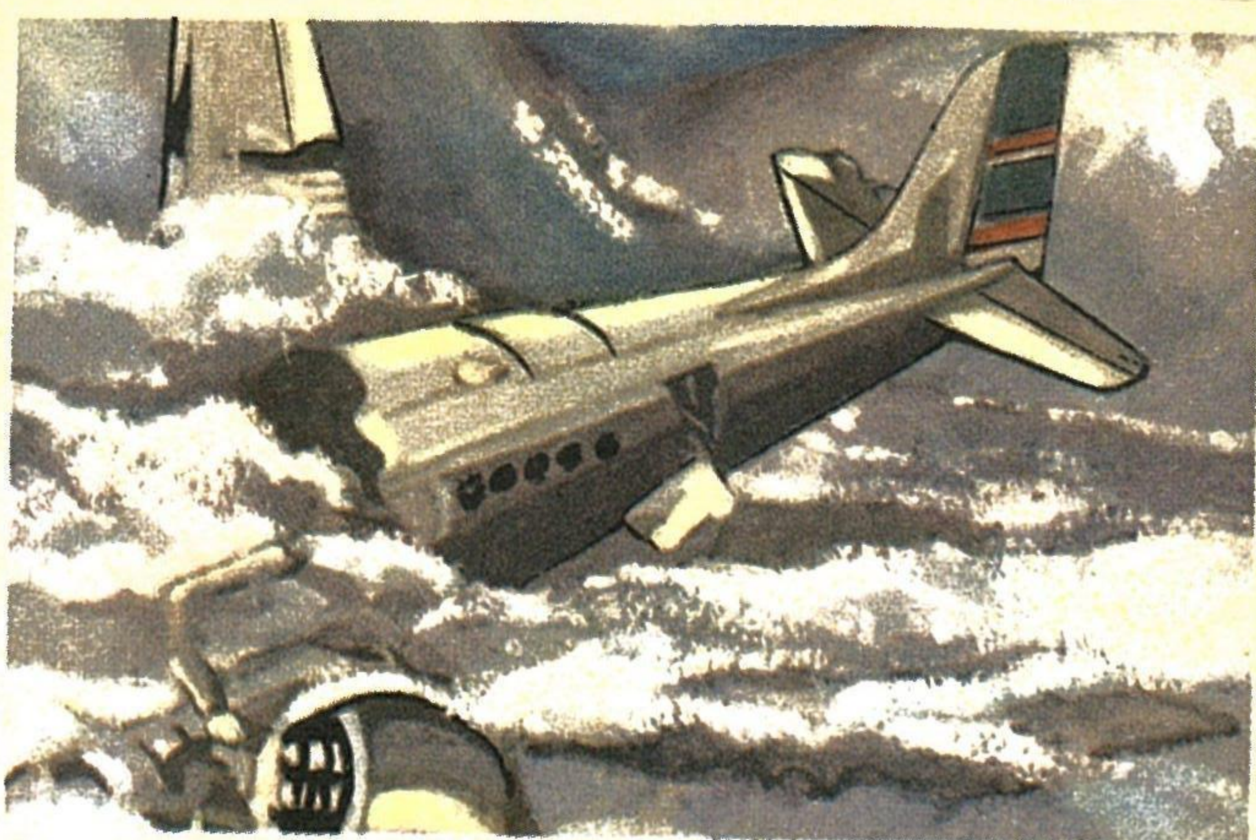
1.ª— INCERTIDUMBRE (INCERFA): en el cual existe duda de la seguridad de una aeronave y sus ocupantes.

2.ª— ALERTA (ALERFA): cuando se abrigan **temores** por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes.

3.ª— PELIGRO (DETRESFA): cuando existen motivos justificados de que una aeronave y sus ocupantes están **amenazados** por **grave peligro** y necesitan inmediata ayuda y auxilio.

79





80

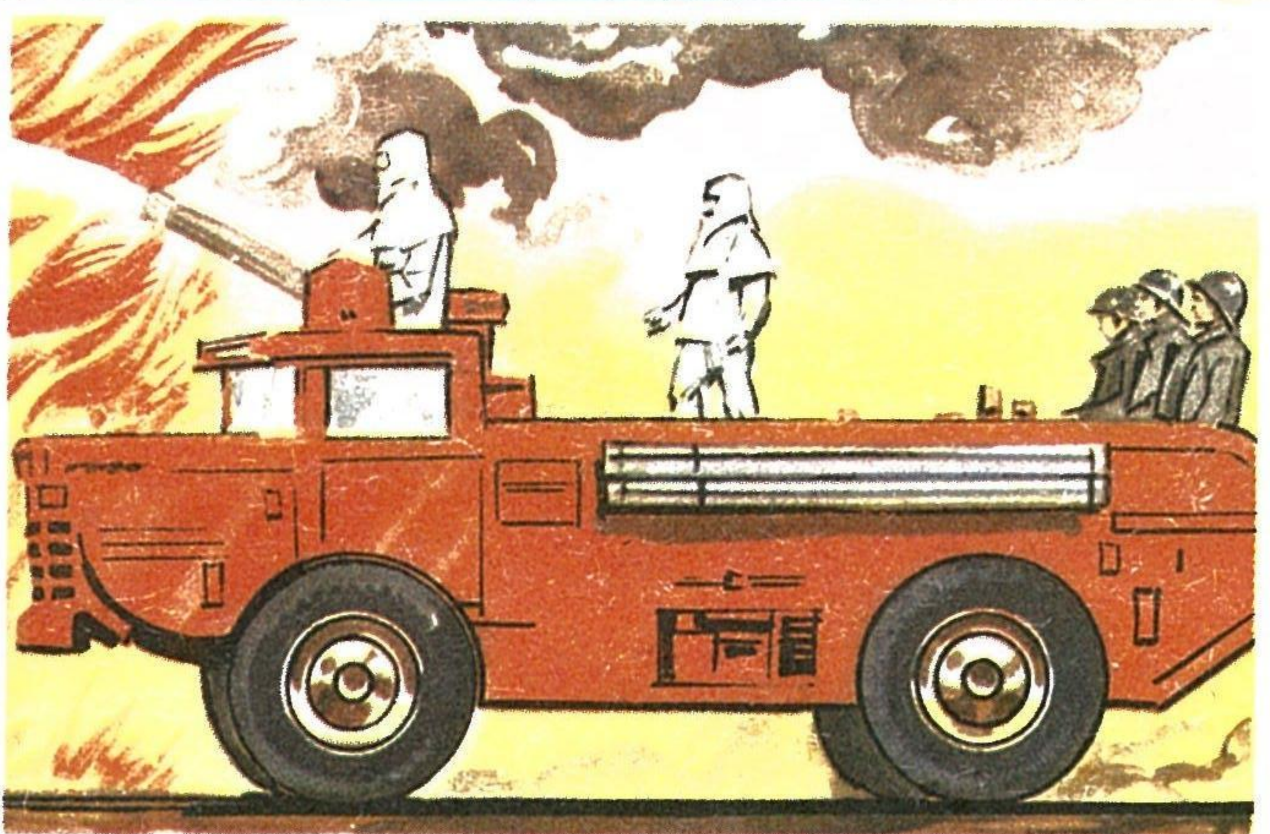
81



82



83



Son muchas las hazañas realizadas por el "S.A.R.". Entre ellas, se han rescatado cadáveres, equipos, heridos y sobrevivientes (79), cuando ha sido menester. O simplemente se ha salvado a toda una tripulación y pasajeros de aviones, a veces en situaciones muy difíciles y peligrosas. También de naves.

Para ello se emplean helicópteros, aviones y personal especializado, que trabajan en coordinación con otros elementos civiles, militares, navales, de Carabineros y patrullas del Socorro Andino, en un eficiente trabajo de equipo.

A veces han ocurrido acciones en plena cordillera (80), accidentes de andinistas, como el del señor Rubén Belmar, cuyo cadáver estaba hundido en una grieta.

Tal vez el más notable, en 1973, fue el salvataje y ayuda a los sobrevivientes del avión uruguayo F.A.U.-571, en plena cordillera, 16 hombres que, gracias a la intervención del arriero Catalán, pudieron ser ubicados y rescatados en lo que fue una hazaña sobresaliente. En esta abnegada labor participaron helicópteros del "S.A.R.", patrullas terrestres militares y del Socorro Andino, en estrecha y eficiente labor de conjunto (82).

— **Accidentes en el Desierto** (81).

— **Personal en trajes de asbesto** (84), **contraincendios.**

— **Carro Cisterna** (83), **contraincendios.**

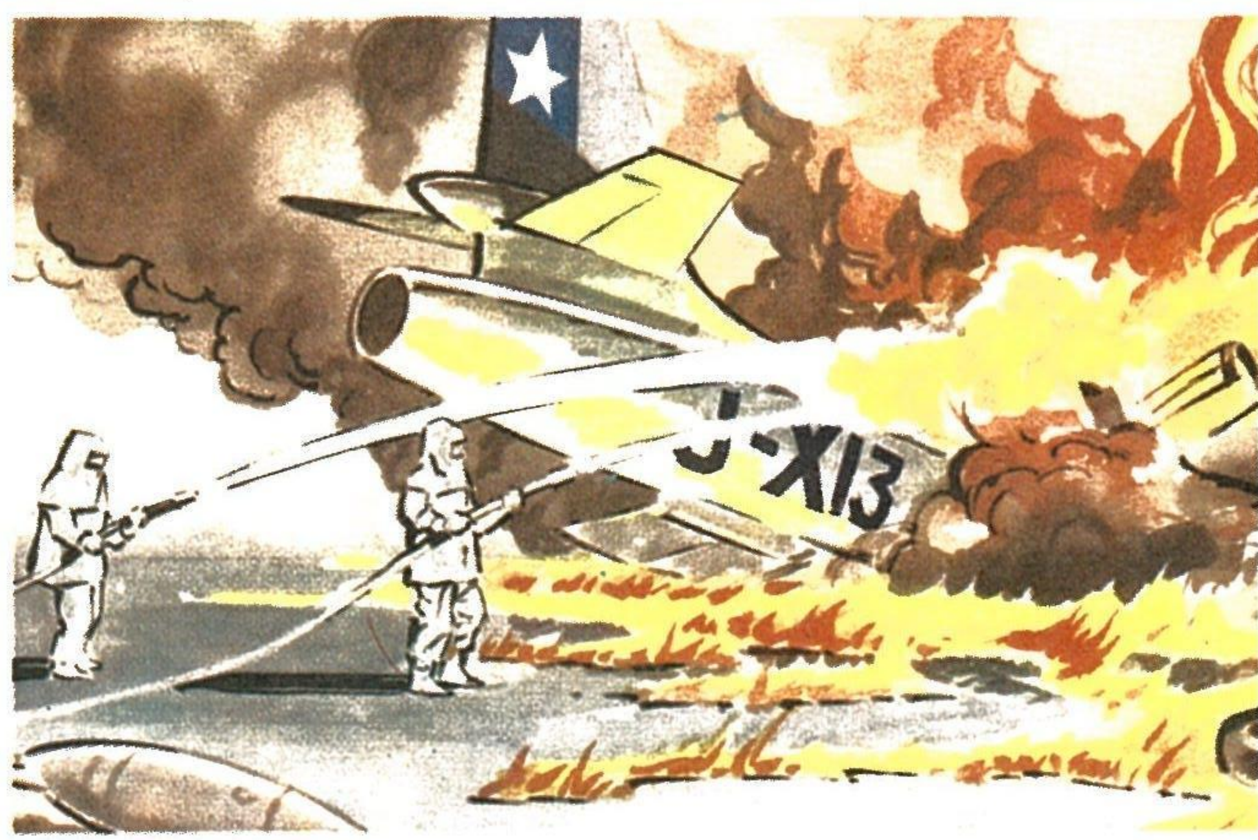
— **Equipo extintor de incendios** (85).

— **Enfermera Aérea** (86).

84



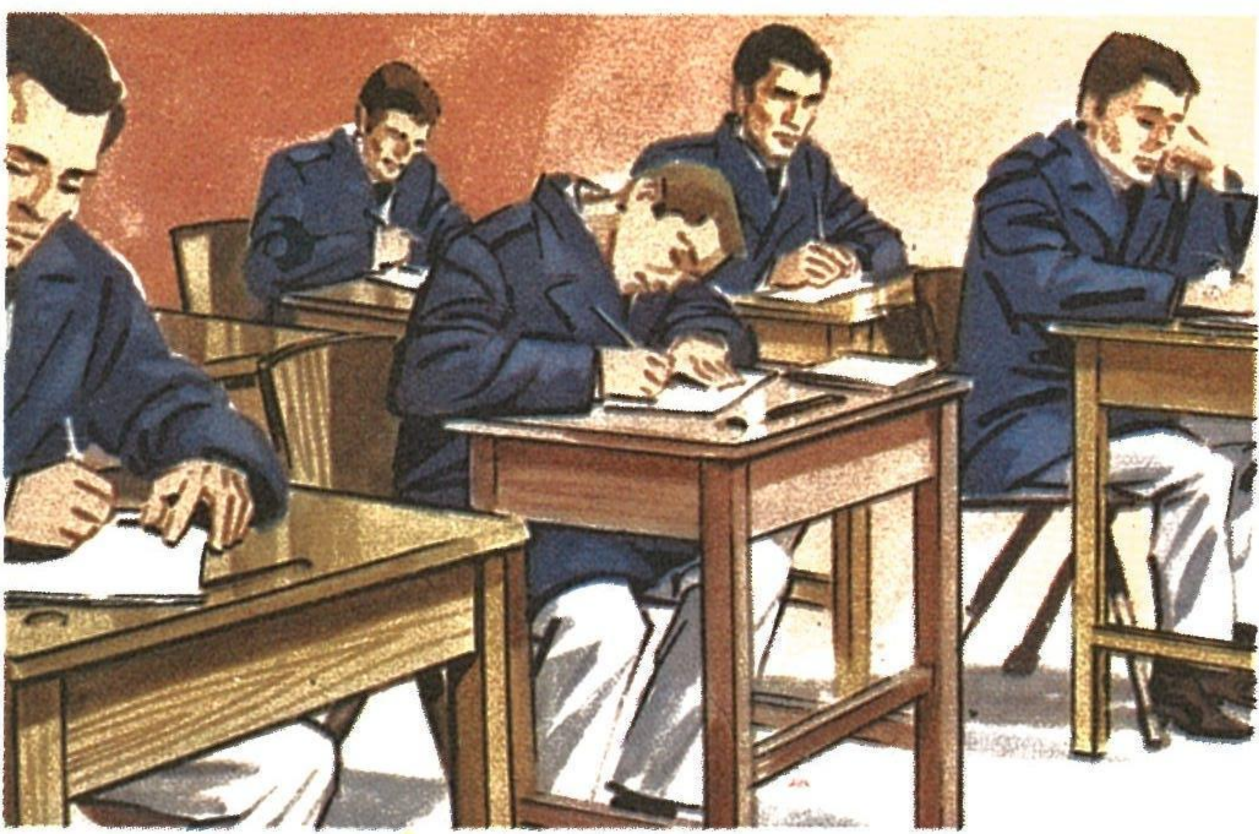
85



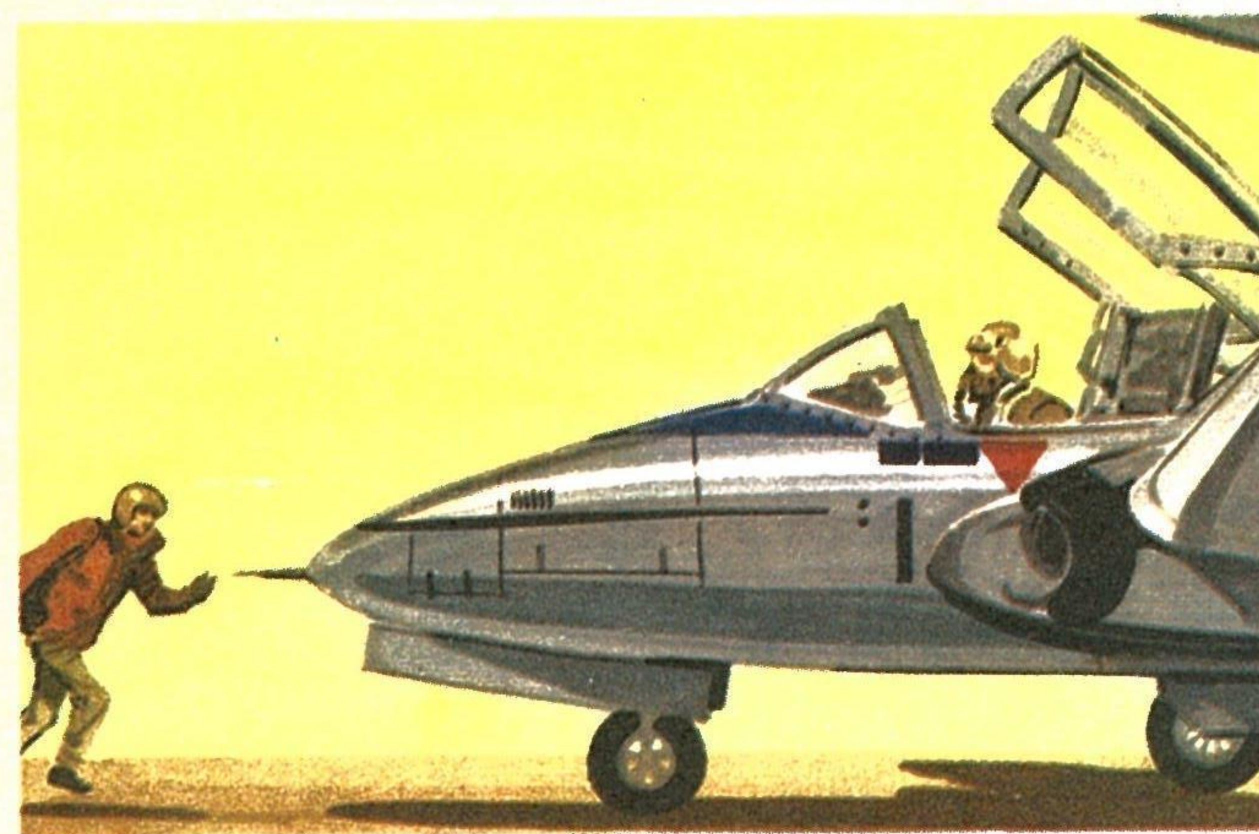


86

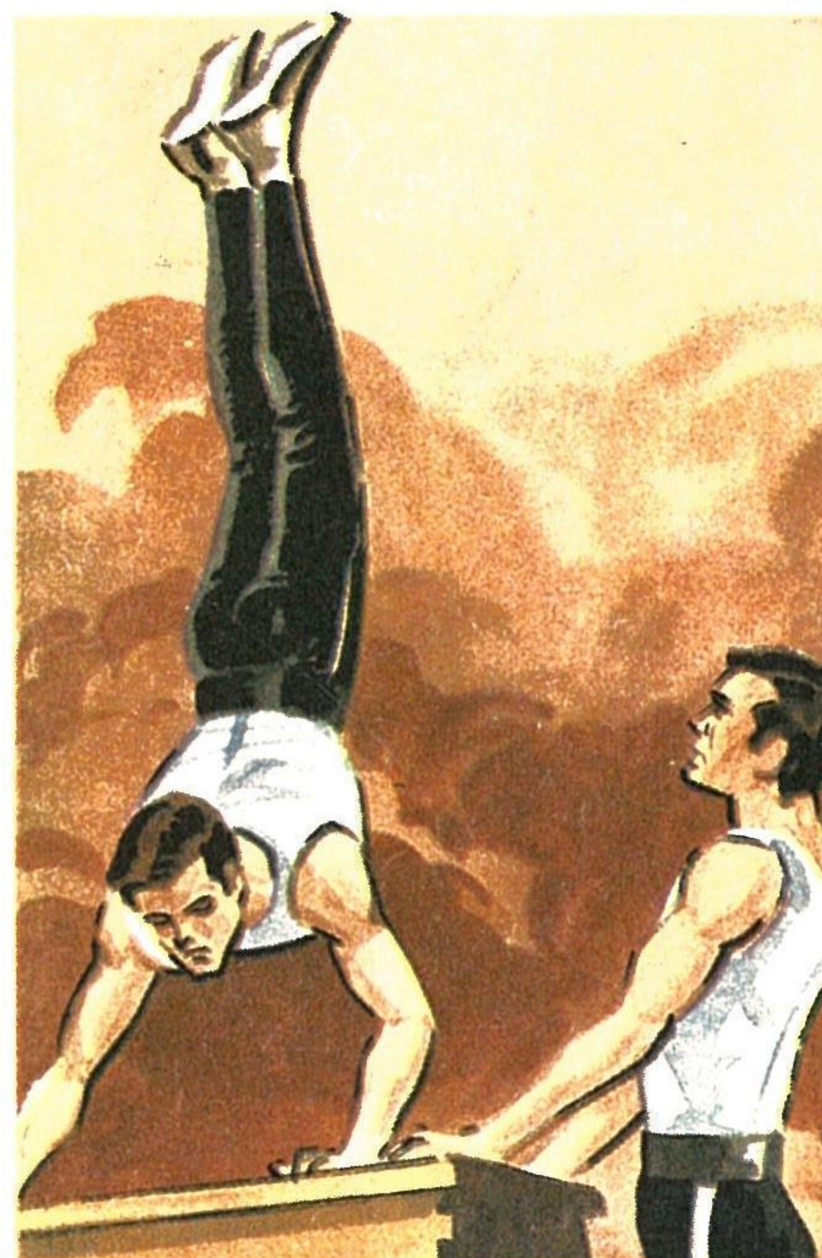
NIDO DE CONDORES



87



88



89



90



91



92



93

La Escuela de Aviación "Capitán Avalos" actual es descendiente de la Escuela de Aeronáutica Militar, fundada en 1913, con el lógico desarrollo a través de más de 60 años de aviación. Sus objetivos son:

— Desarrollar en cada Cadete el sentido del deber y el amor a la Patria (93).

— Dar al Cadete la capacidad y destreza como conductor.

— Dar al Cadete una educación profesional y militar que le sirva de base para su posterior desempeño como Oficial.

— Darles una formación cultural básica que les permita posteriormente seguir estudios superiores, tanto en la FACH como en otras instituciones (87).

— Crear las condiciones para que el Cadete adquiera los conocimientos que le permitan obtener un adecuado comportamiento individual, social y profesional (91).

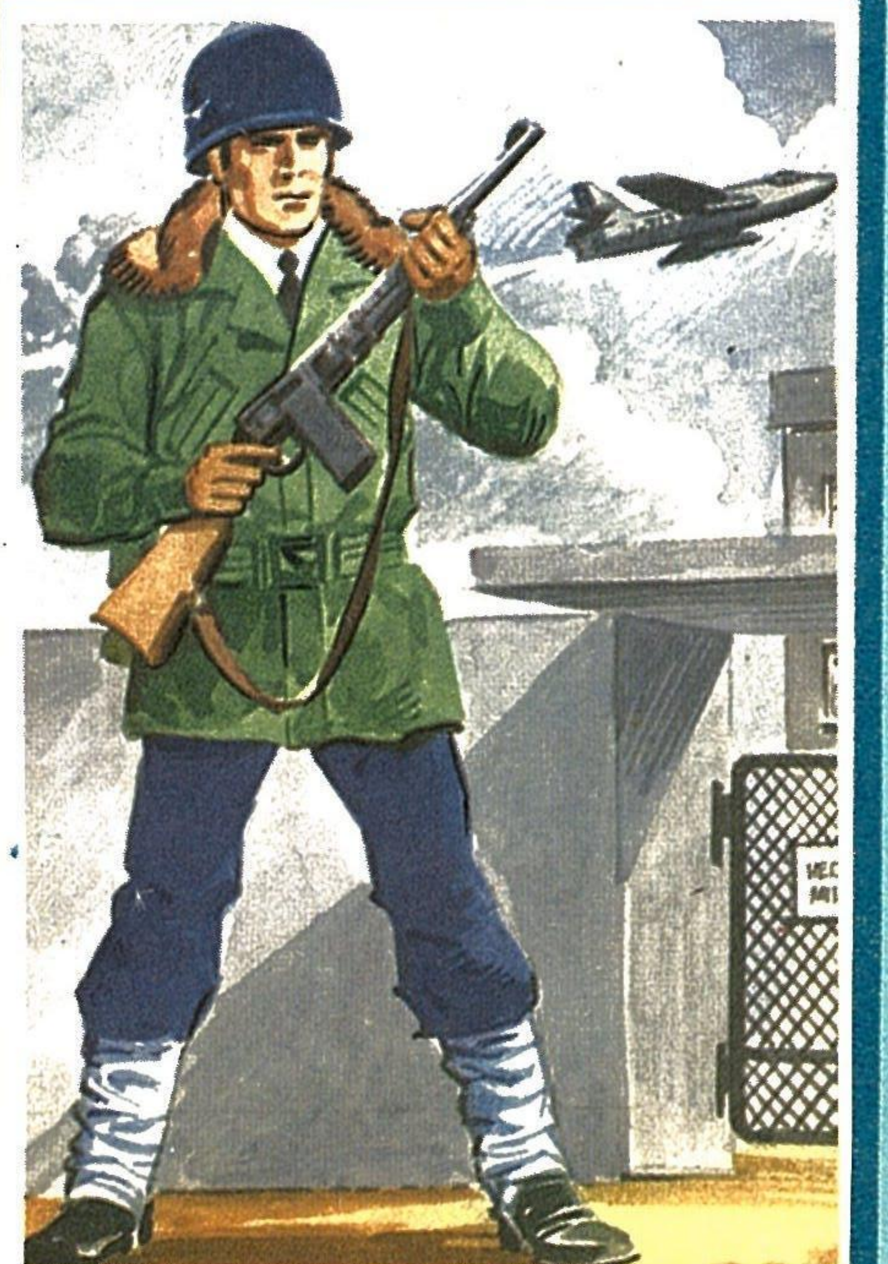
— Desarrollar en el Cadete las condiciones físicas y la destreza necesarias para su vida como alumno y luego como Oficial (89).

1.— Listos para el vuelo (88).

2.— Portaestandarte (90).

3.— Montando en jet (92).

4.— Soldado de guardia (94).



94



95


96

INSIGNIAS, GRADOS, PIOCHAS Y UNIFORMES


97


98



99


100

INSIGNIA DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES (95).

PIOCHA DE ESPECIALIDADES (96).

PIOCHA DE PILOTO MILITAR (97): insignia que llevan los Subalféreces de la Escuela de Aviación, que han rendido las pruebas correspondientes en el Escalafón del Aire.

PIOCHA DE PILOTO DE GUERRA (98): la llevan los Oficiales de la Rama del Aire, desde que se gradúan.

PIOCHA DE INGENIERO (99).

OTRAS INSIGNIAS: para Oficiales de Estado Mayor, Medallas por años de servicio. etc.


101

UNIFORMES

Para Oficiales, Suboficiales y Soldados, tienen el mismo corte, **en paño azul aéreo, con botones dorados, abierto, con cuello, corbata negra y camisa de color azul claro.**

— **General del Aire:** corresponde al Comandante en Jefe de la FACH (100).

— **General de Aviación.**

— **Suboficial** (101).

— **Teniente** (102).


102


103


104


105


106

GORRAS Y GRADOS

— **General del Aire** (103): Comandante en Jefe.

— **General de Aviación** (104).

— **General de Brigada Aérea** (105).

— **Coronel de Aviación, Comandante de Grupo** (106)

— **Comandante de Escuadrilla** (107).

— **Capitán de Bandada, Teniente, Subteniente** (108).

— **Suboficial Mayor** (109).

— **Suboficial, Sargento 1.º, Sargento 2.º** (110).

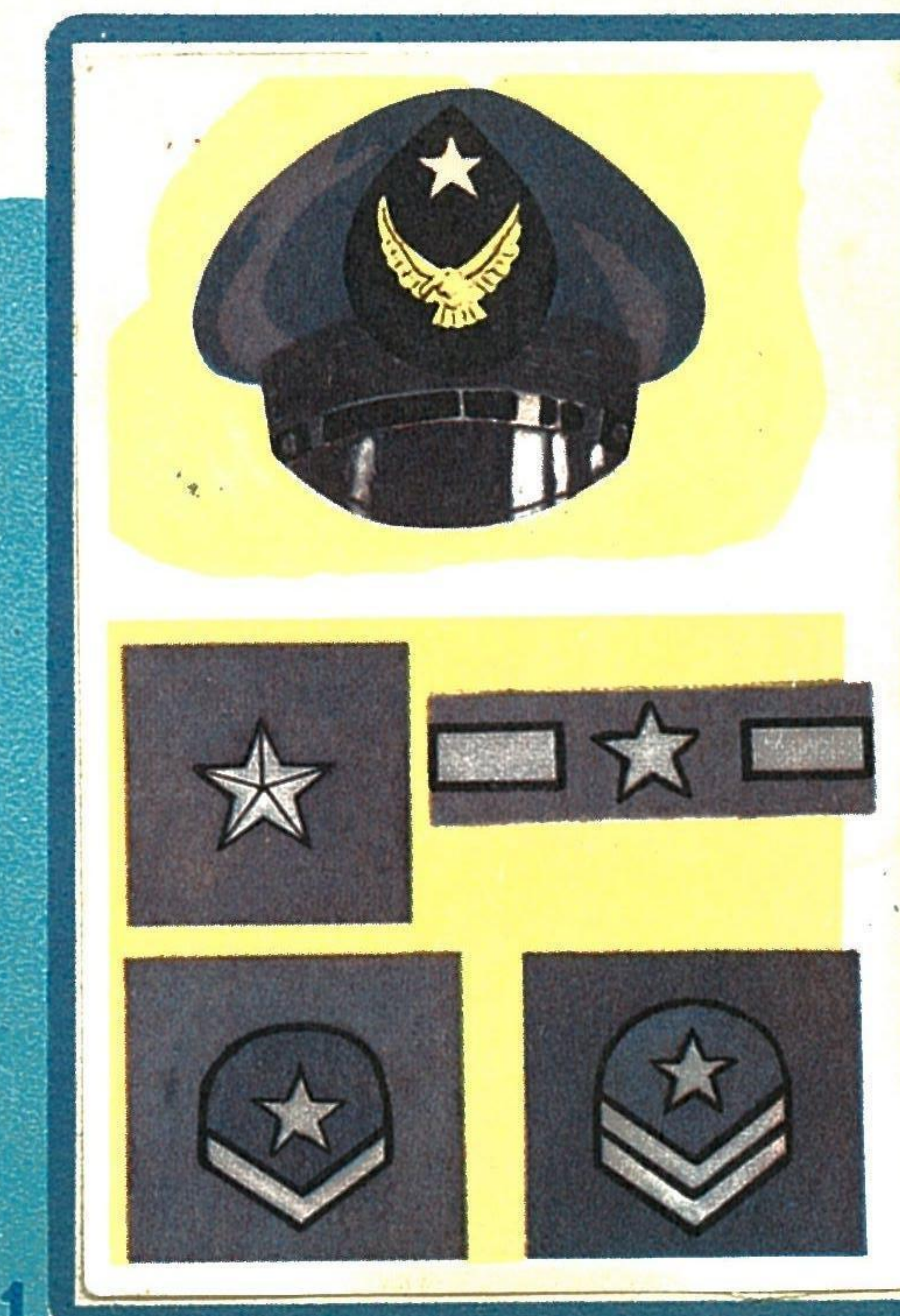
— **Cabo 1.º Cabo 2º, Soldado 1.º, Soldado 2º** (111).


107

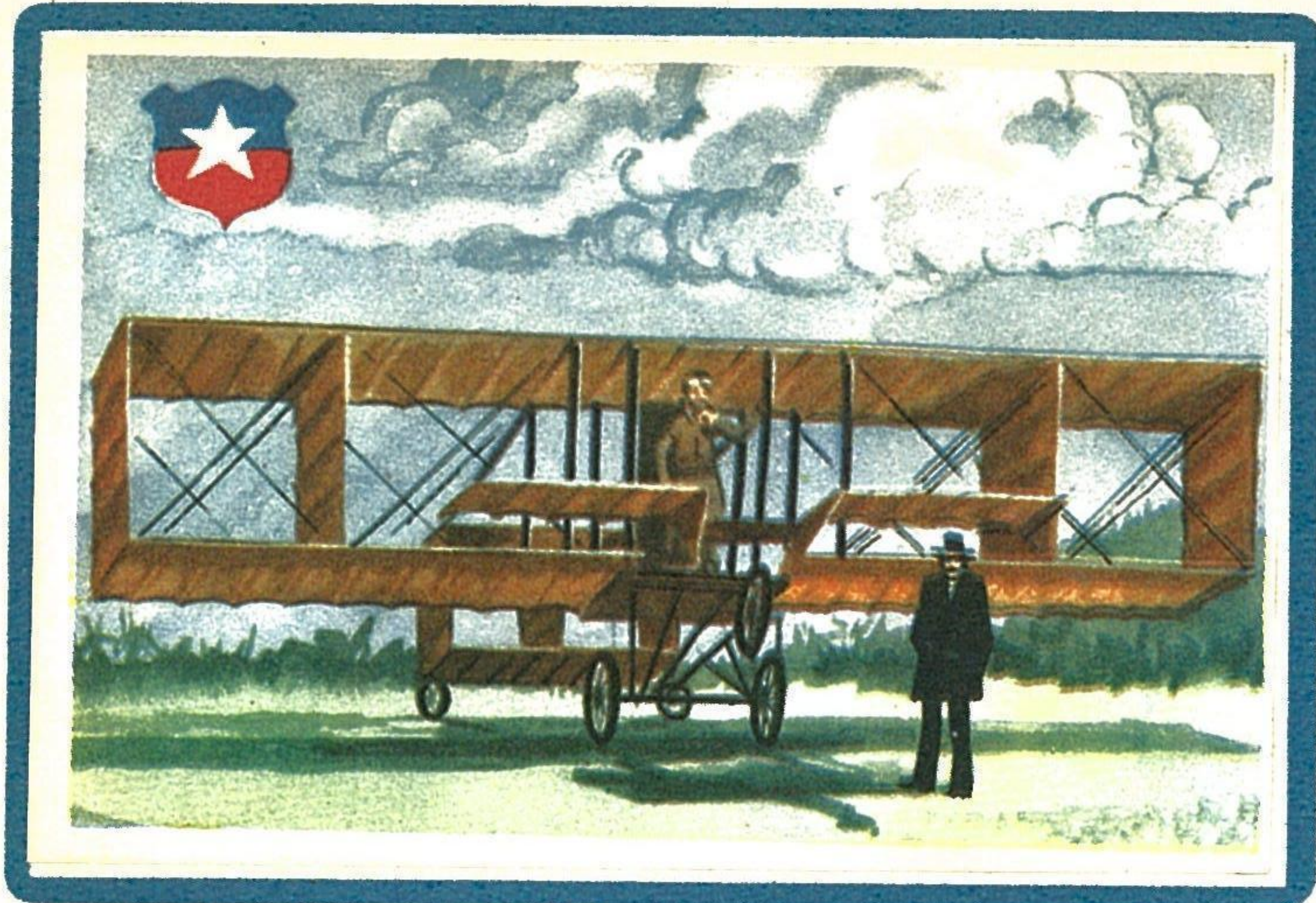

108


109

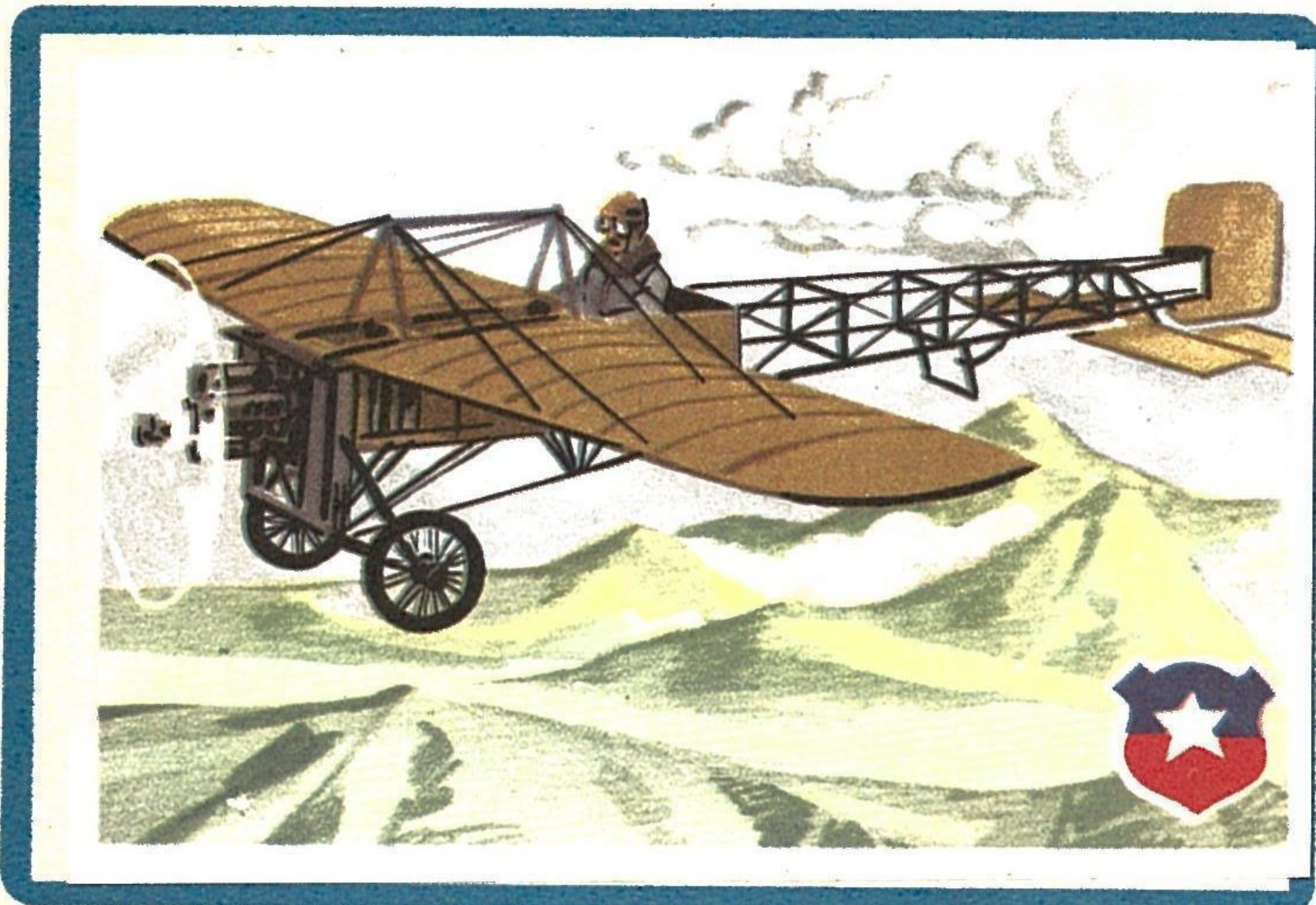

110


111

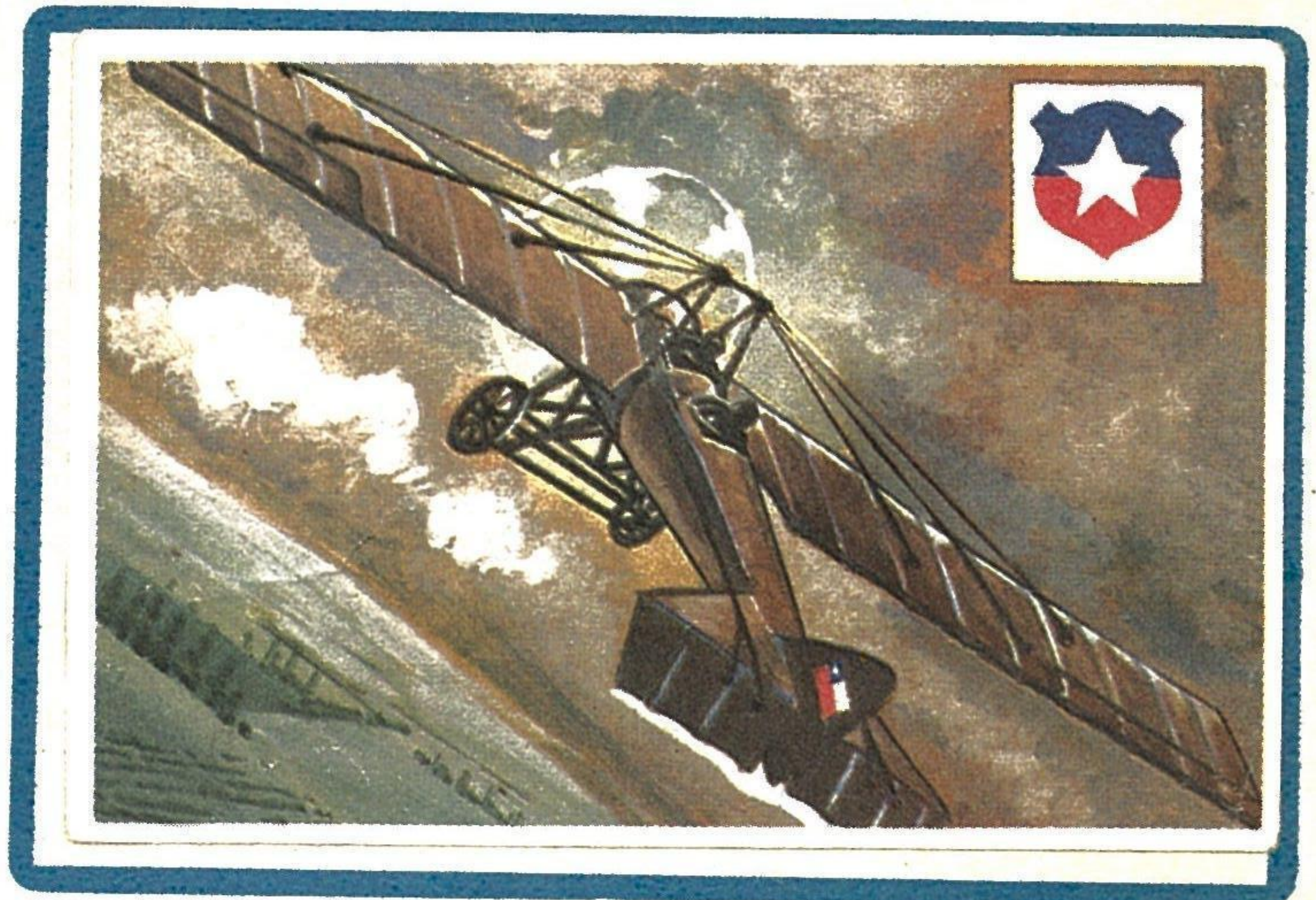
MEDIO SIGLO DE AVIONES



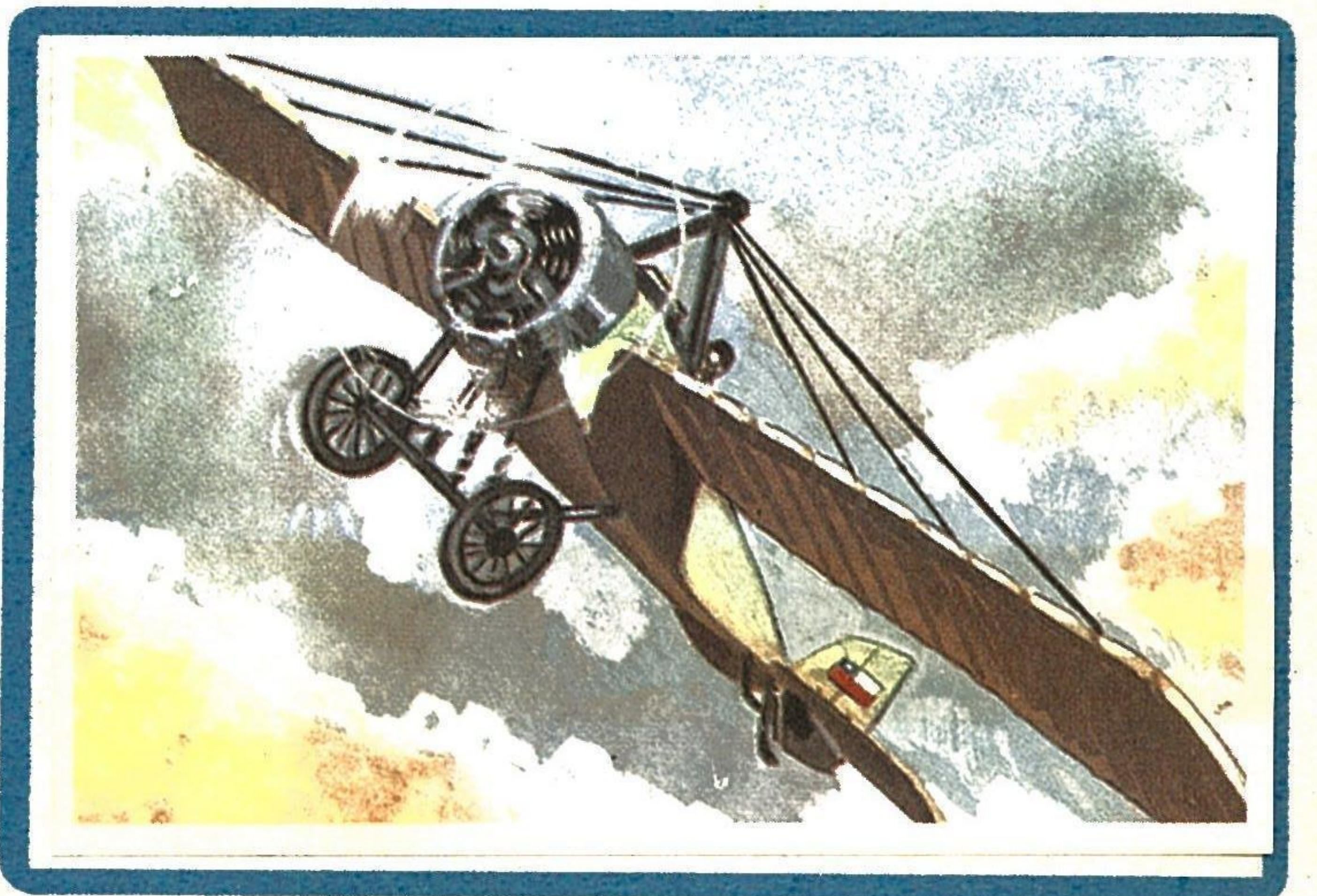
112



113



114



115

112.— **Voisin:** biplano, monoplaza, monomotor, de armazón de madera y telas, con montantes diversos, de color blanco y gris, francés.

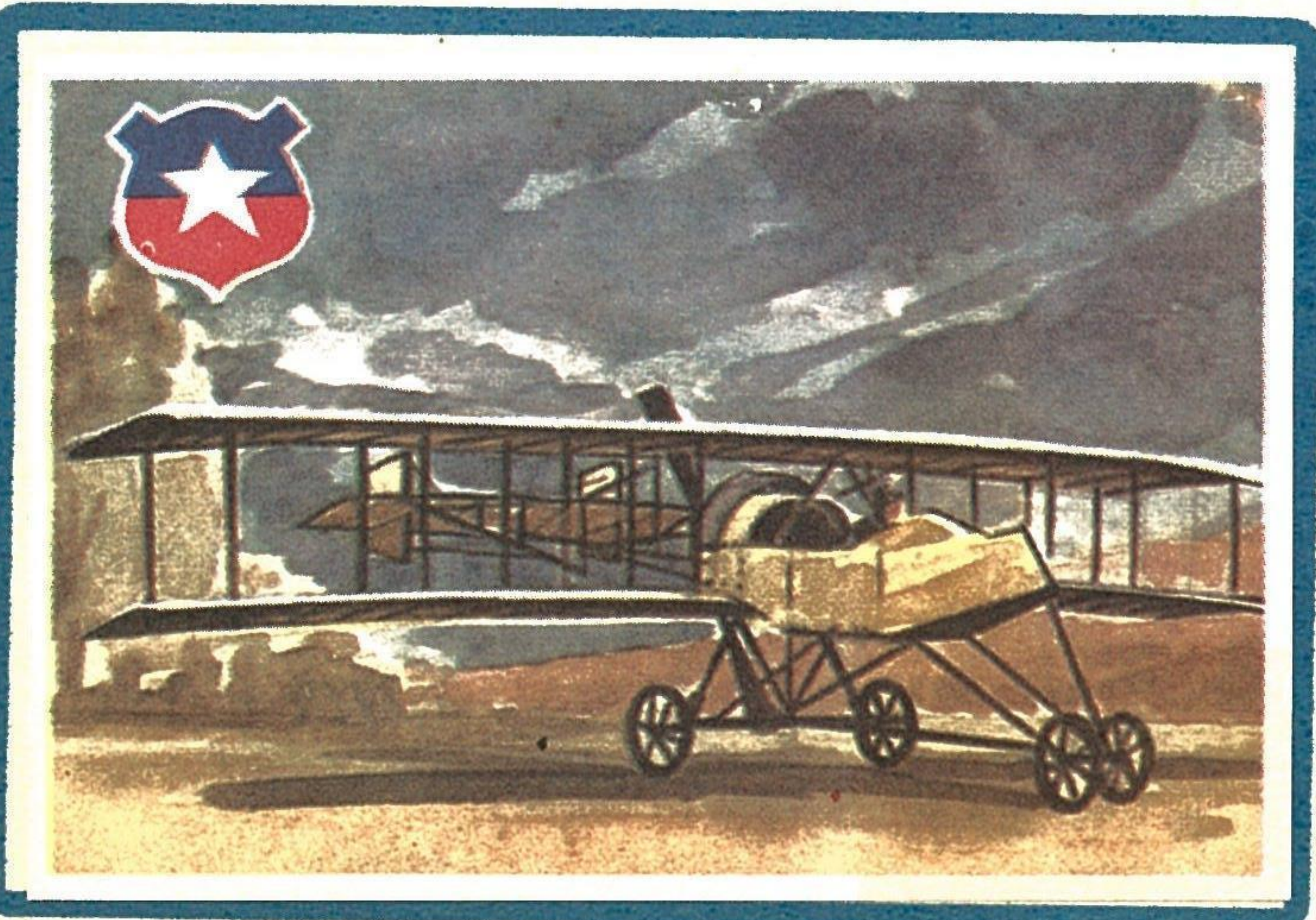
113.— **Blériot:** Monoplano, biplaza, también monoplaza, de color blanco y gris, francés.

114.— **Deperdussin:** monoplano, biplaza, monomotor, de color madera, francés.

115.— **Morane-Saulnier:** monoplano, monoplaza, de color blanco y gris, francés.

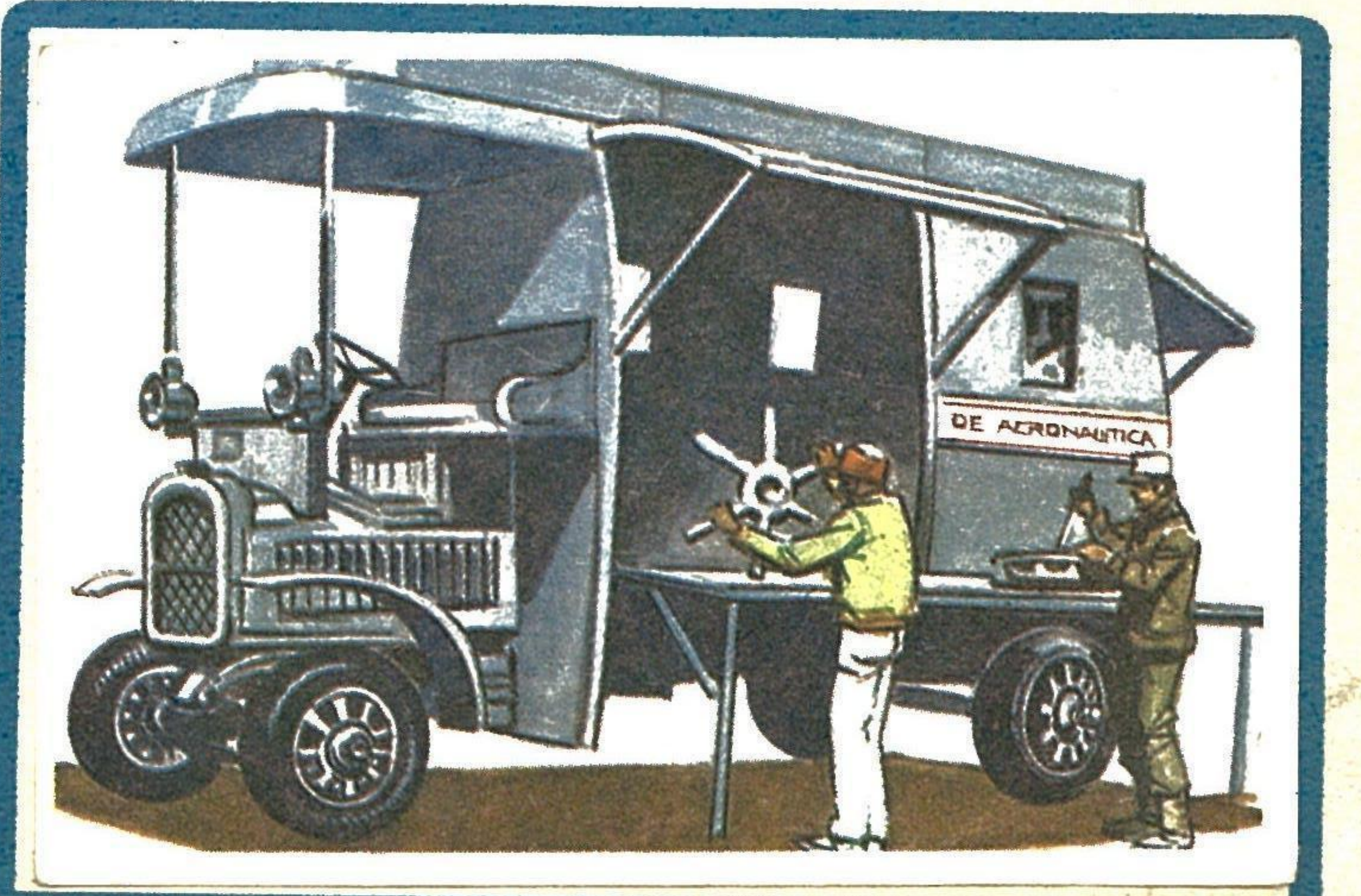
116.— **Sánchez-Besa:** biplano, biplaza, monomotor, de color blanco y gris, chileno (fabricado por José Luis Sánchez Besa en Francia).

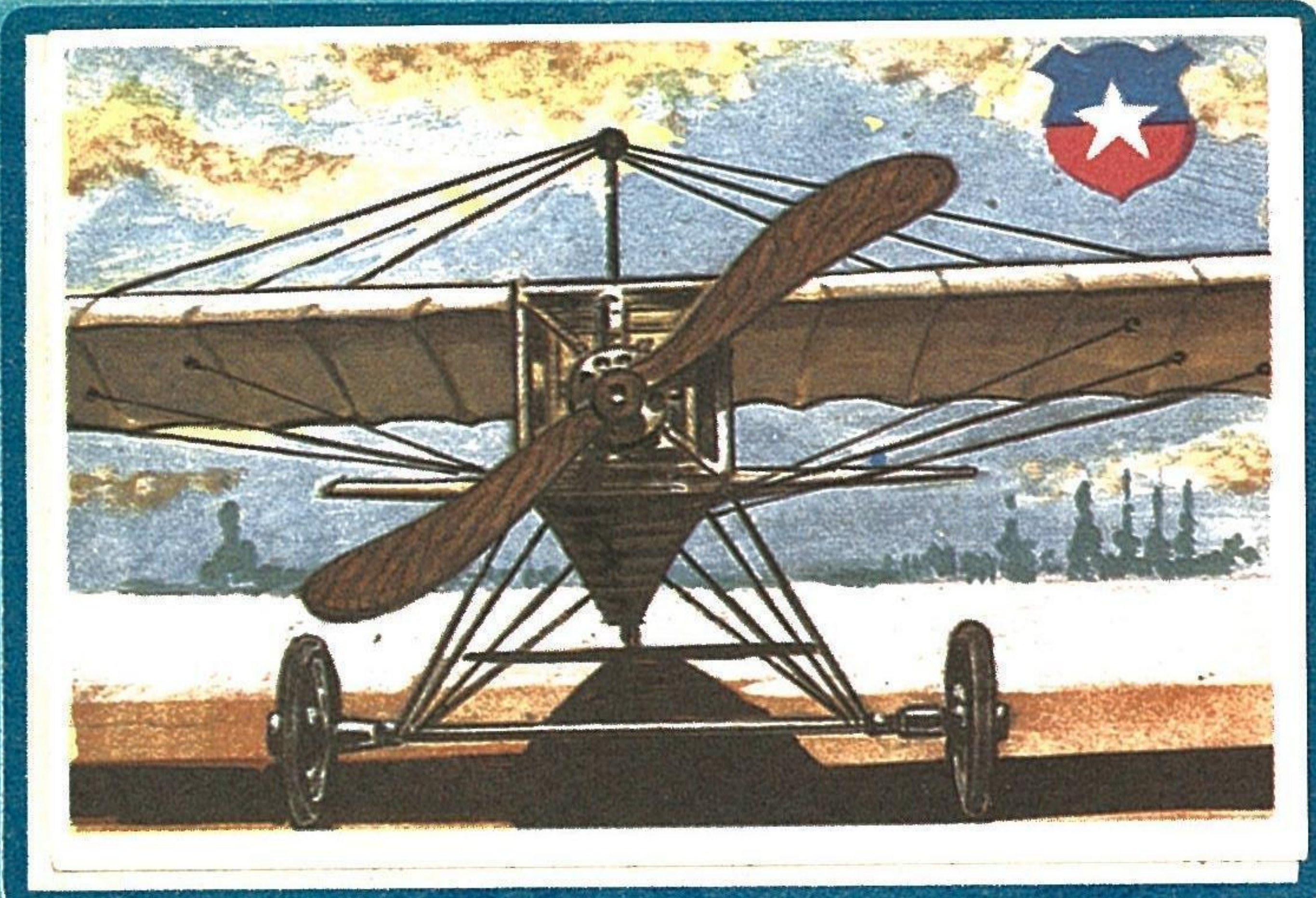
117.— **Auto-Taller de La Haye.**



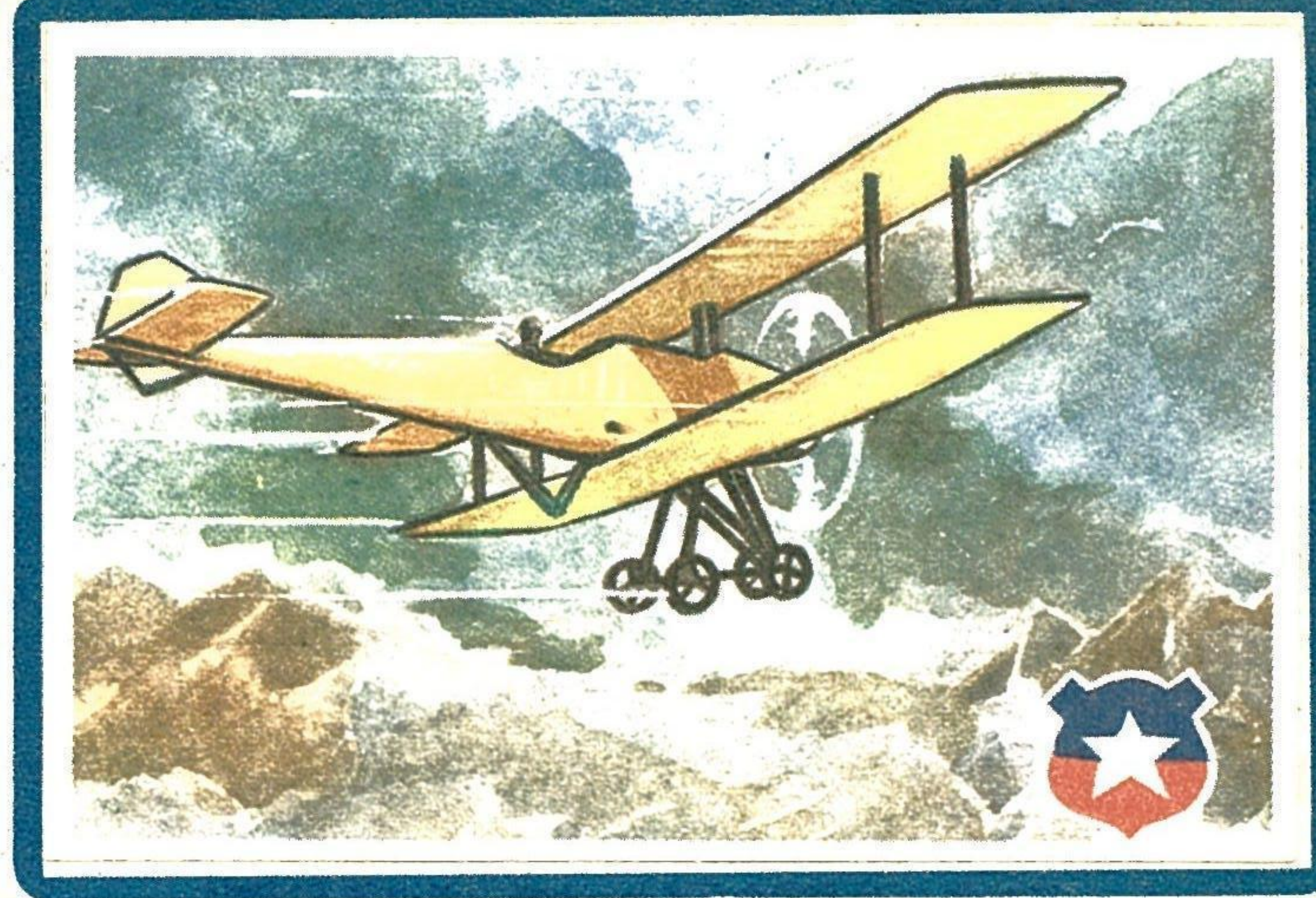
116

117





118



119

118.— Copetta "Burrito": monoplano, monoplaza, monomotor, chileno (construido por los hermanos Copetta, César y Félix).

119.— Bréguet: biplano, biplaza, monomotor, francés, de color blanco amarilloso.

120.— Tucapel: biplano, monoplaza, monomotor, chileno (construido por los hermanos Copetta), de color blanco y gris.

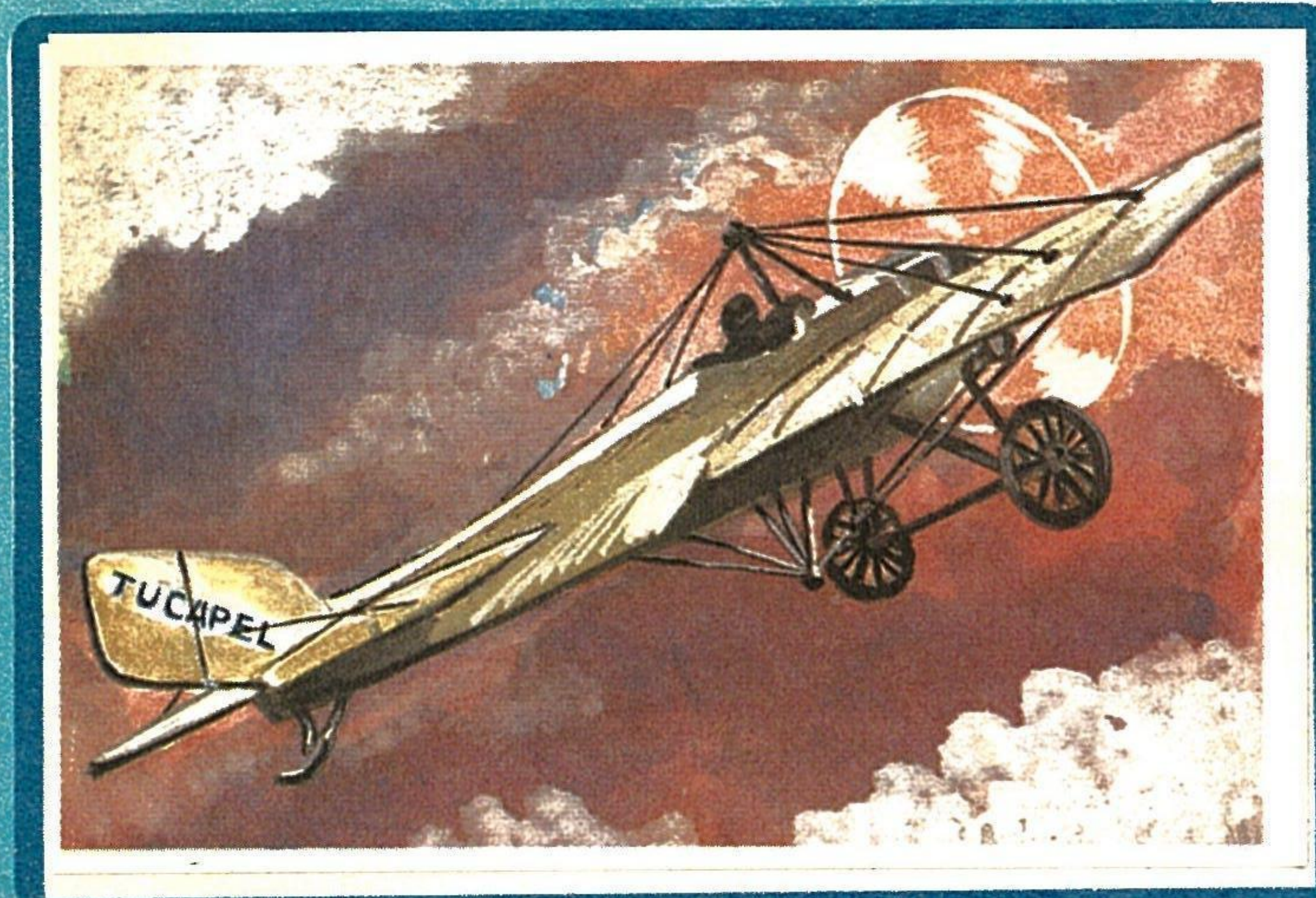
121.— Bristol Le Rhone: monoplano de caza, monomotor, monoplaza, de color plateado, con insignias inglesas azul-blanco-rojas, inglés.

122.— De Havilland-9: biplano de bombardeo, biplaza, monomotor, inglés, de color blanco amarilloso, con insignias inglesas azul-blanco-rojas.

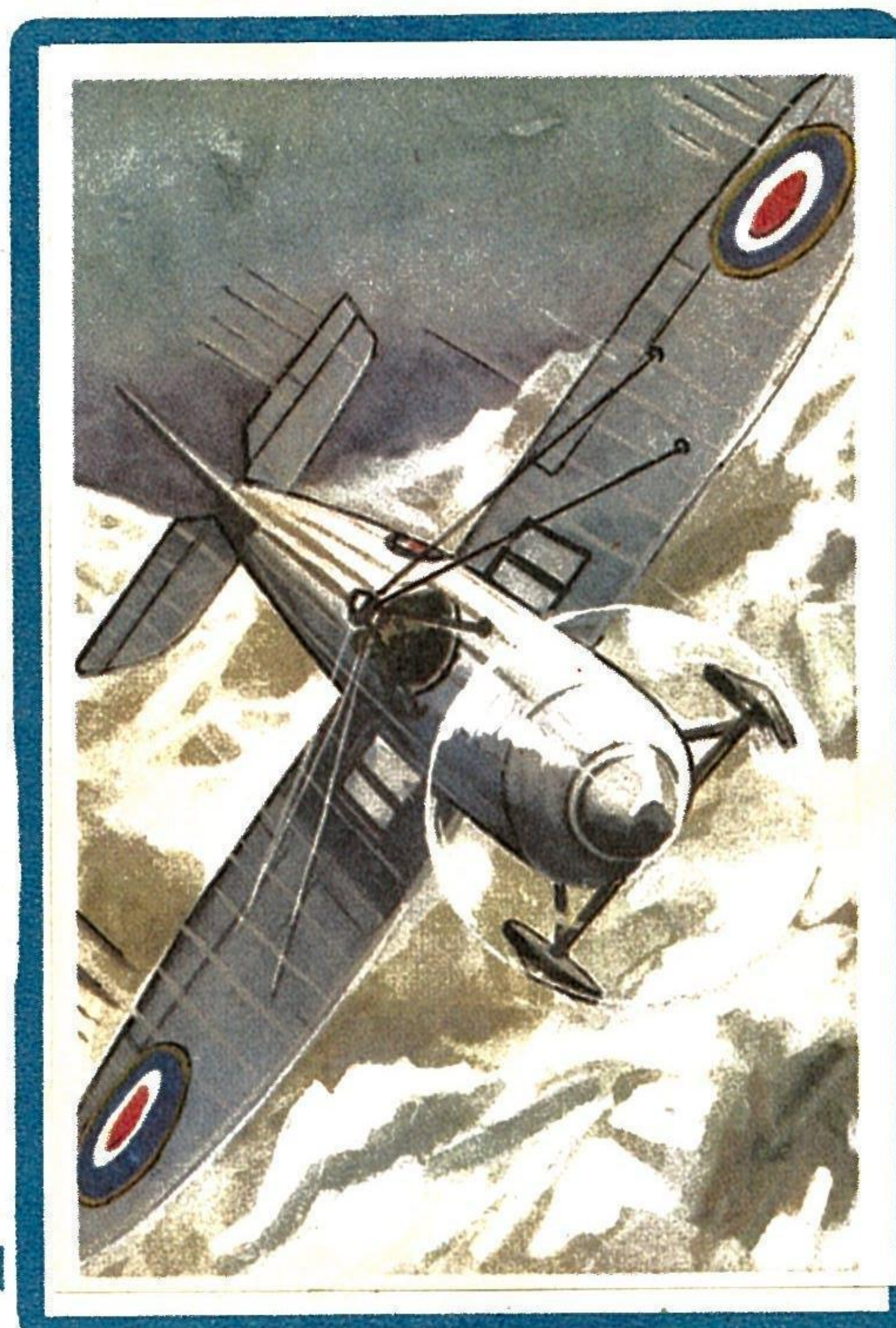
123.— Avro C-101: biplano de instrucción, biplaza, monomotor, de color blanco amarilloso, inglés.

124.— Sopwith Baby: biplano, biplaza, monomotor, avión e hidroavión, inglés, de color blanco amarilloso, con insignias inglesas azul-blanco-rojas.

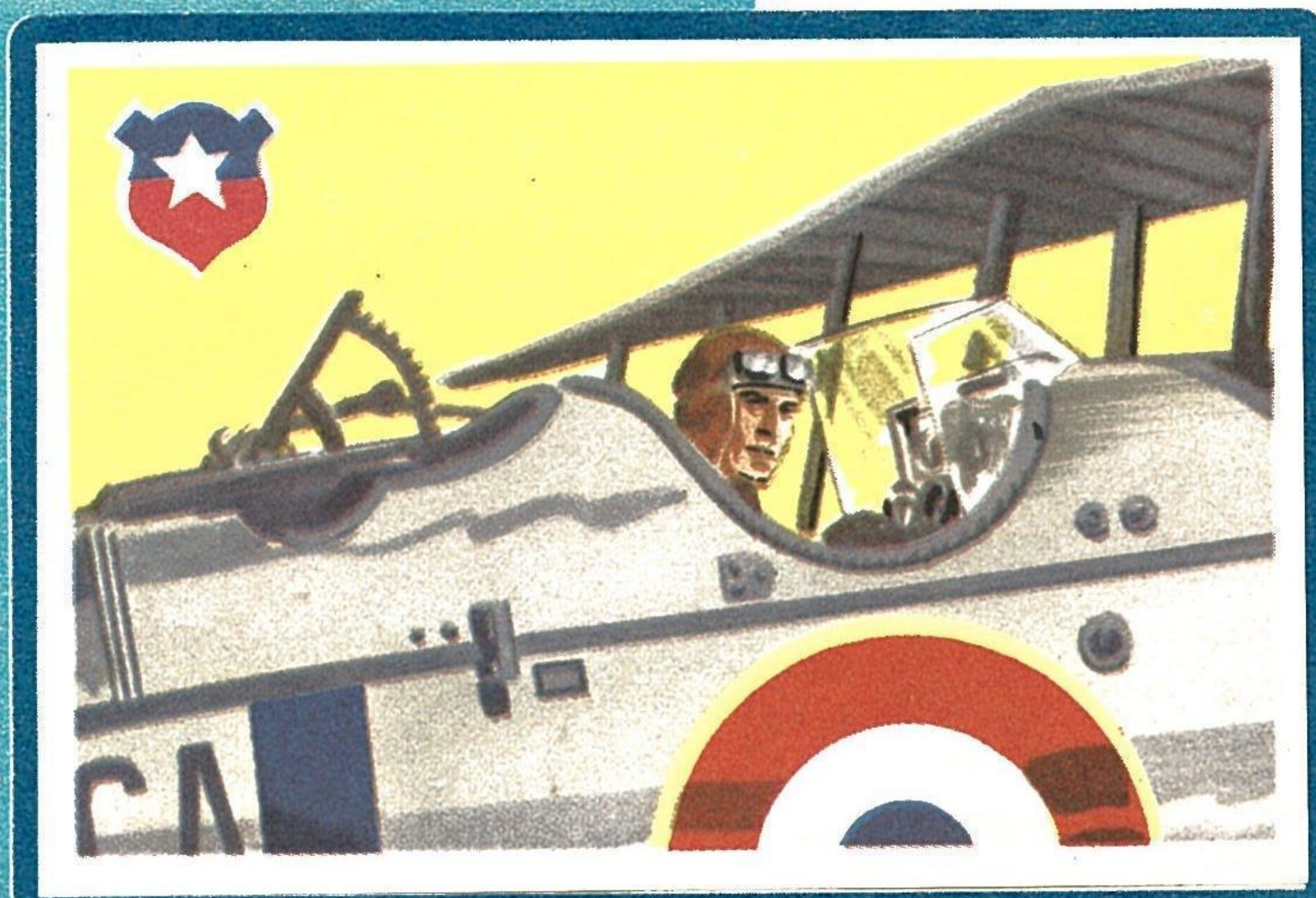
125.— Scout Experimental: biplano de caza, monoplano, monomotor, con insignias inglesas azul-blanco-rojas, de color blanco amarilloso, inglés.



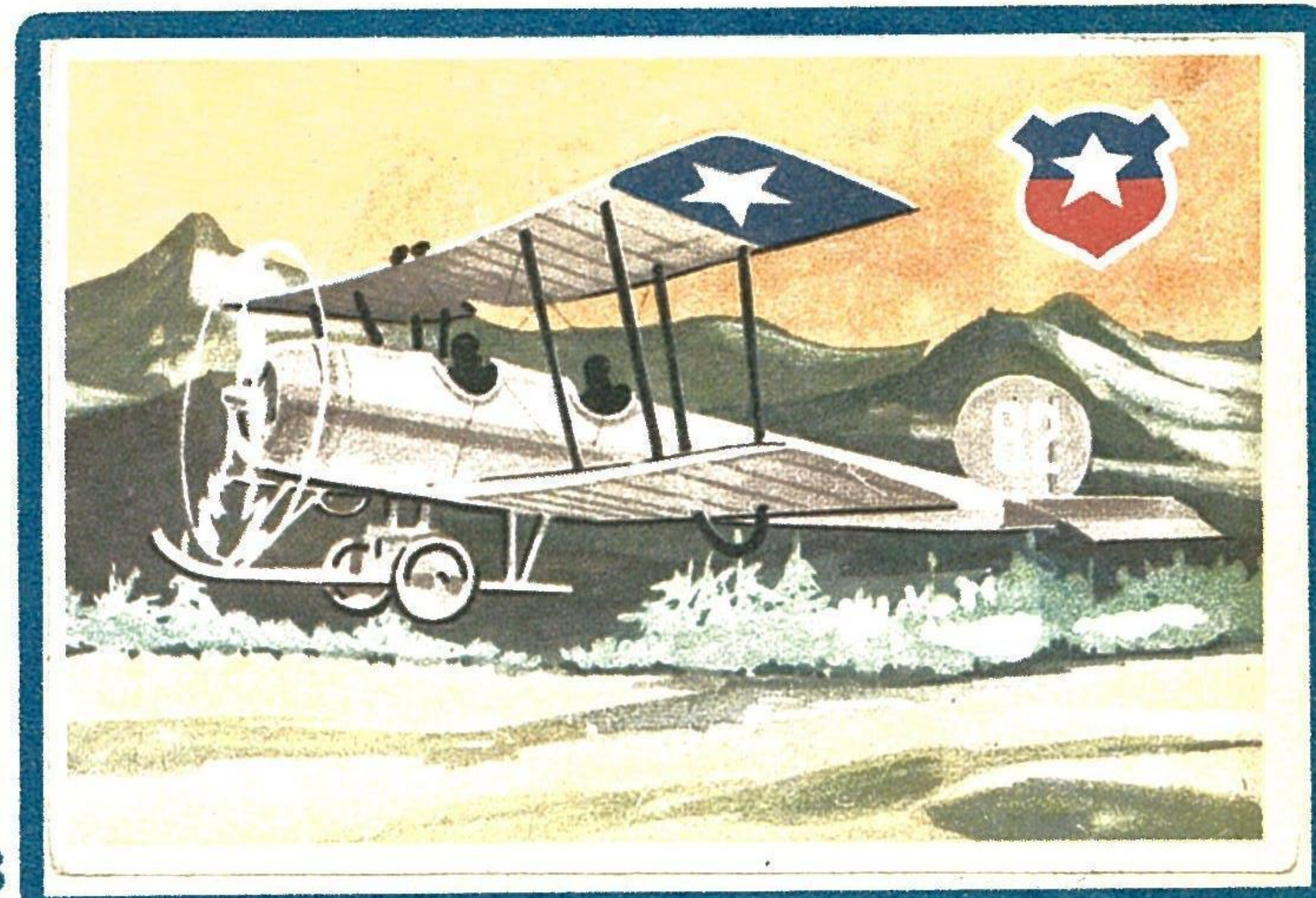
120



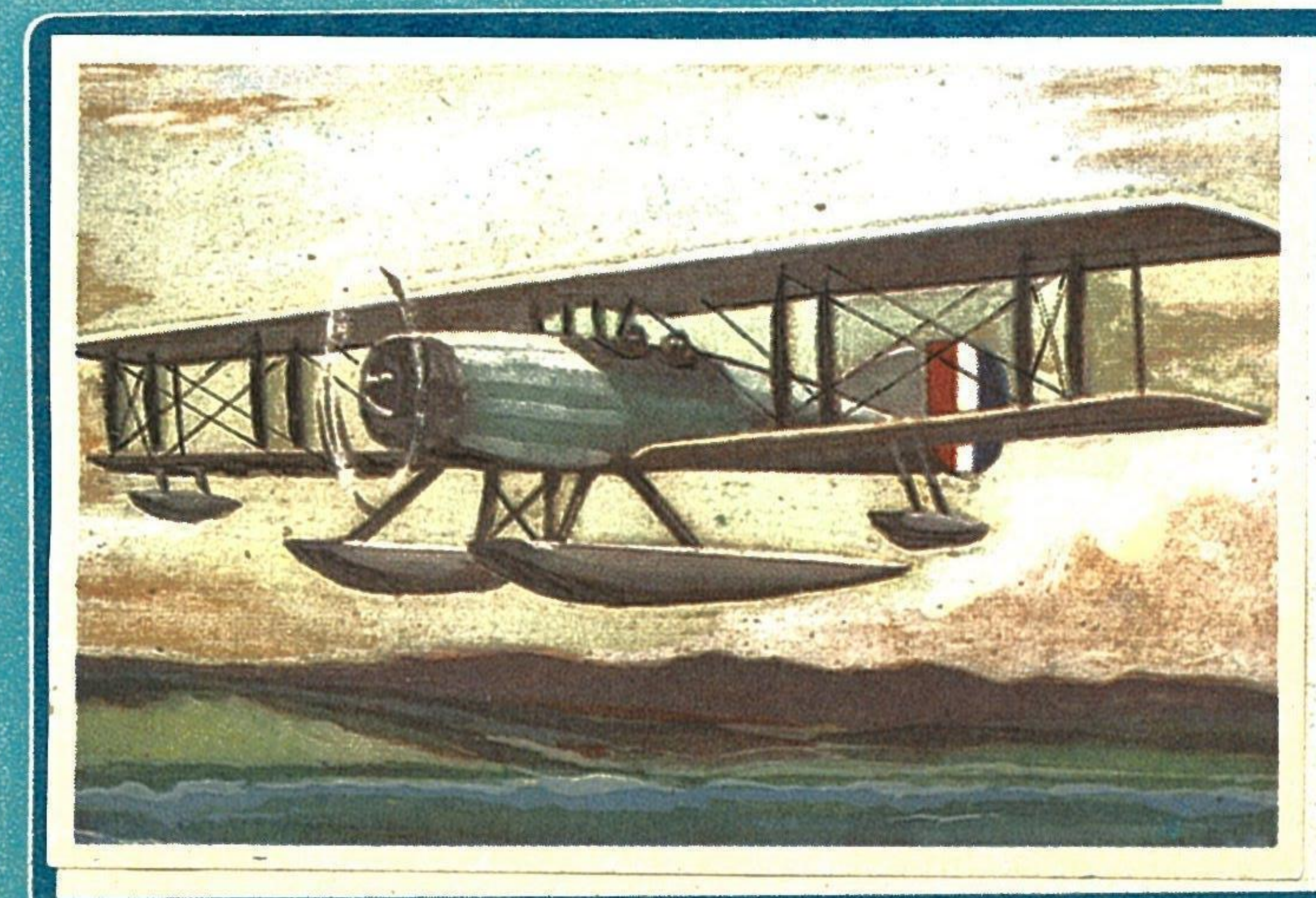
121



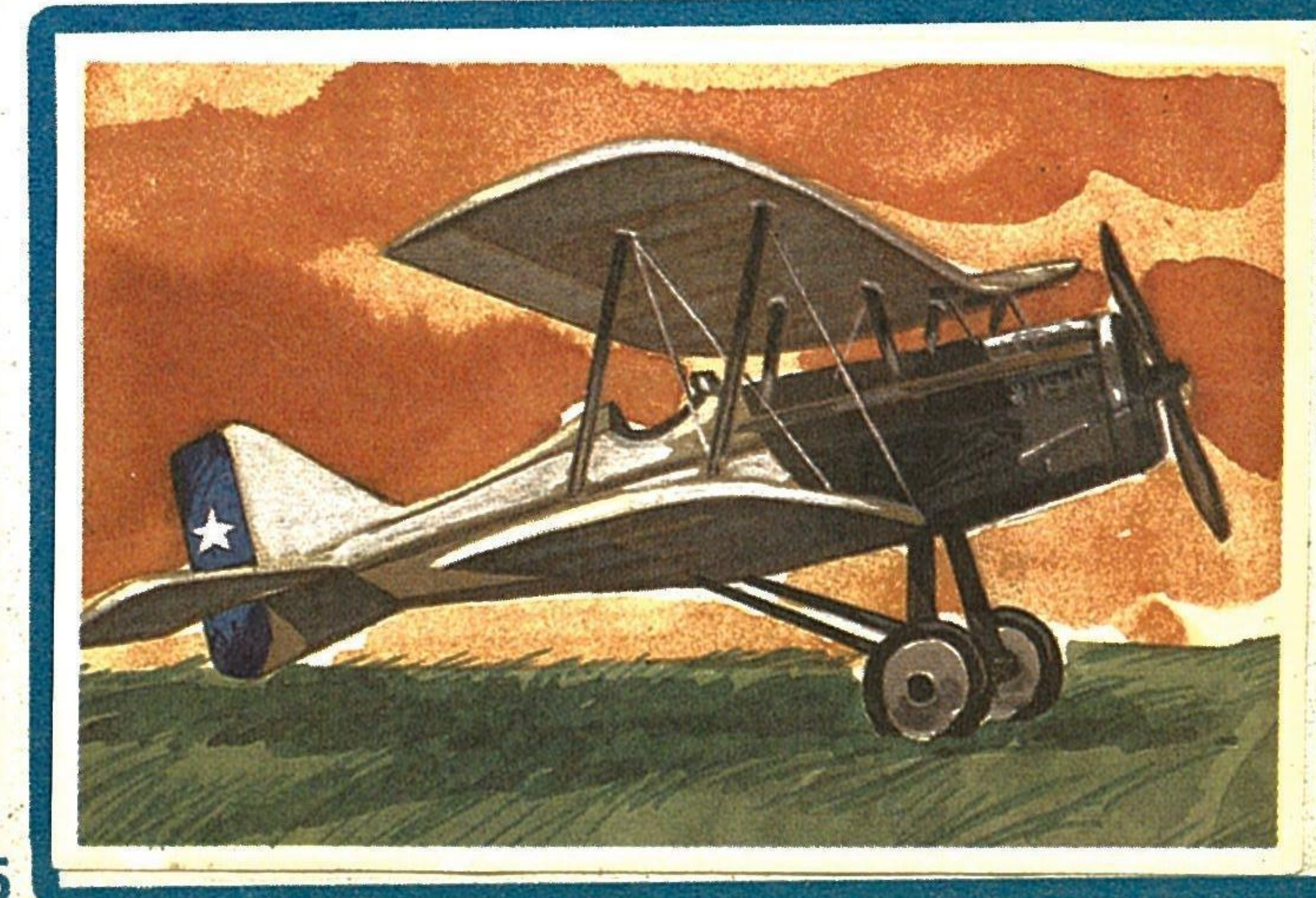
122



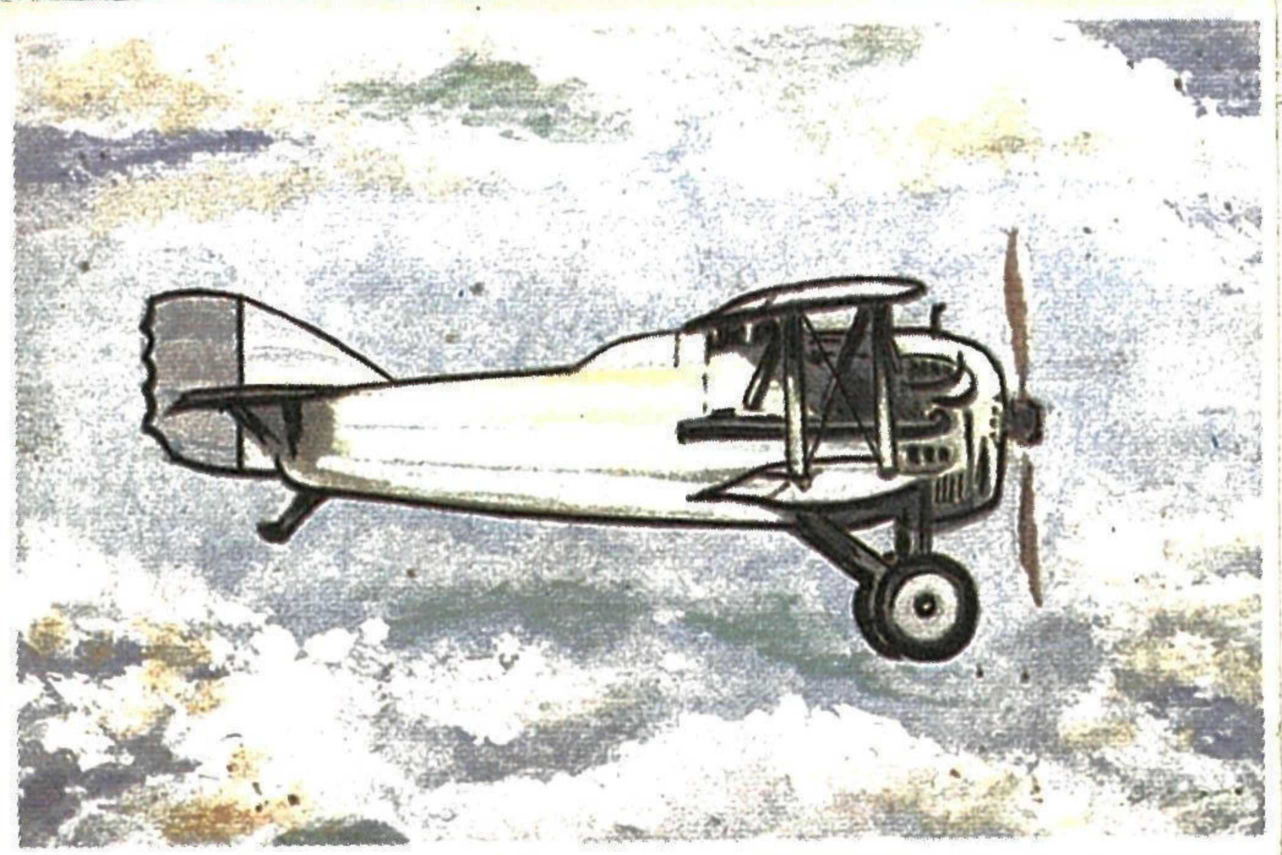
123

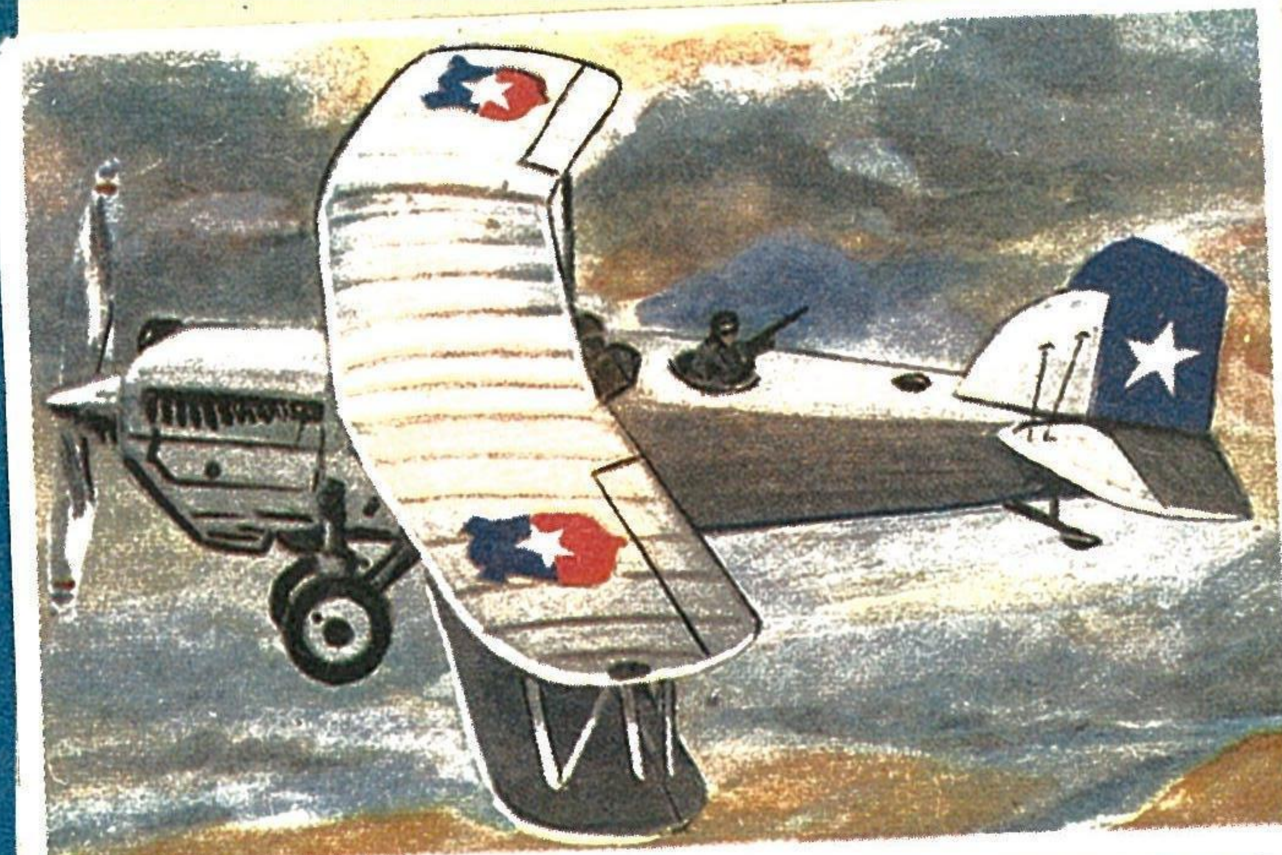


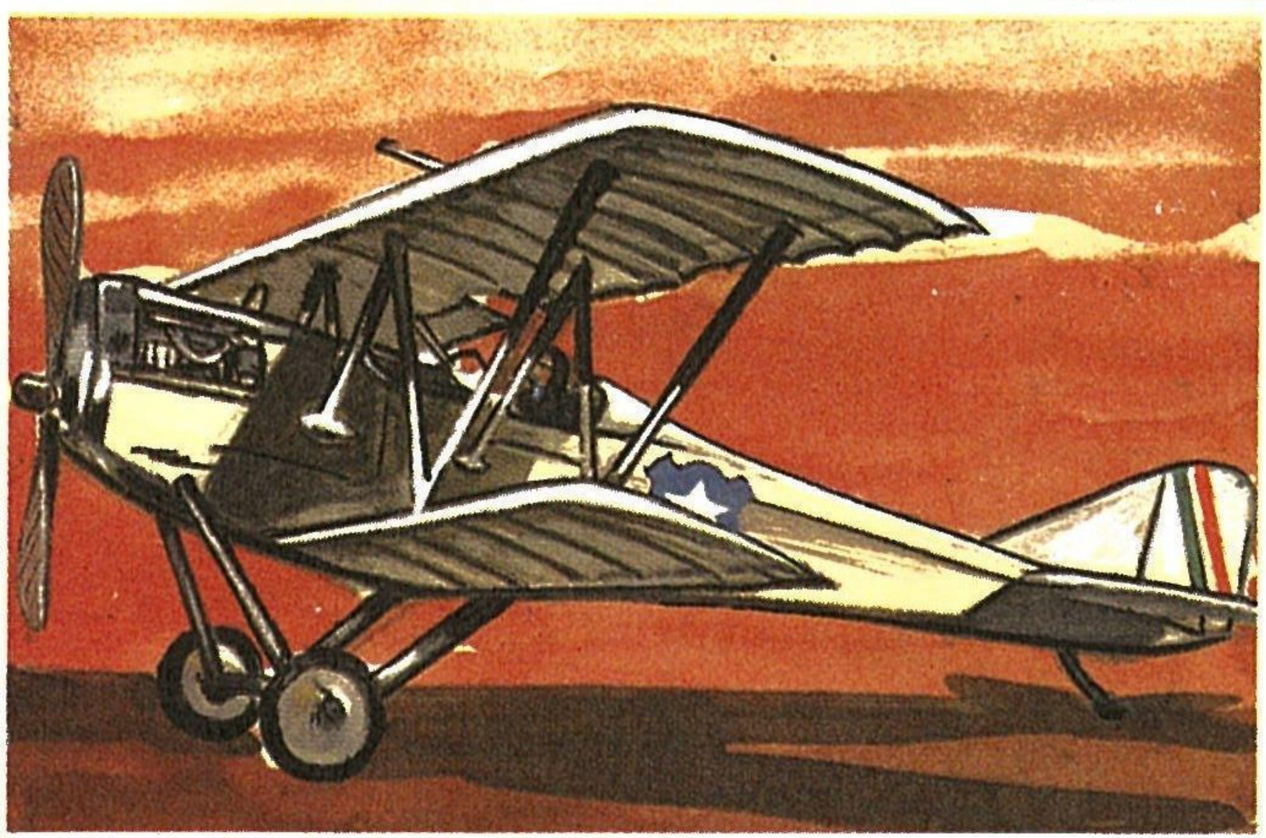
124

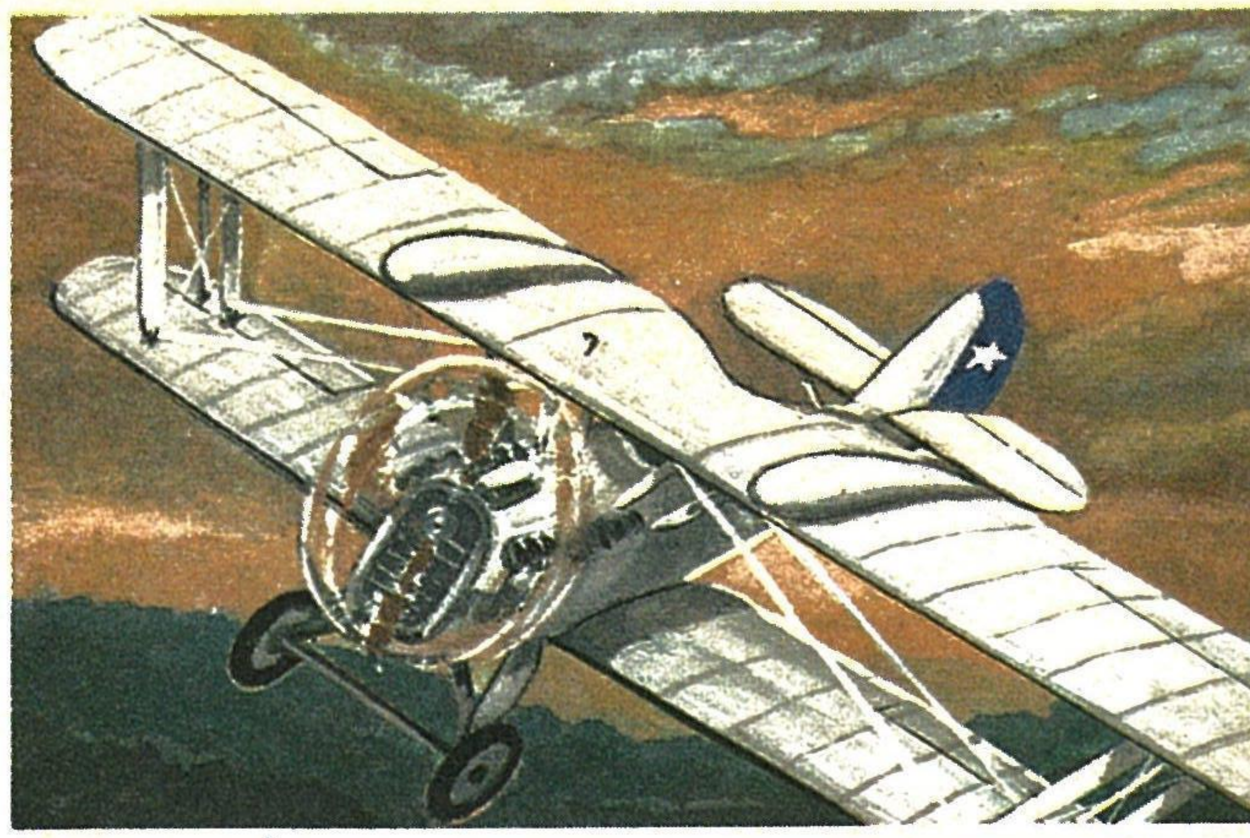


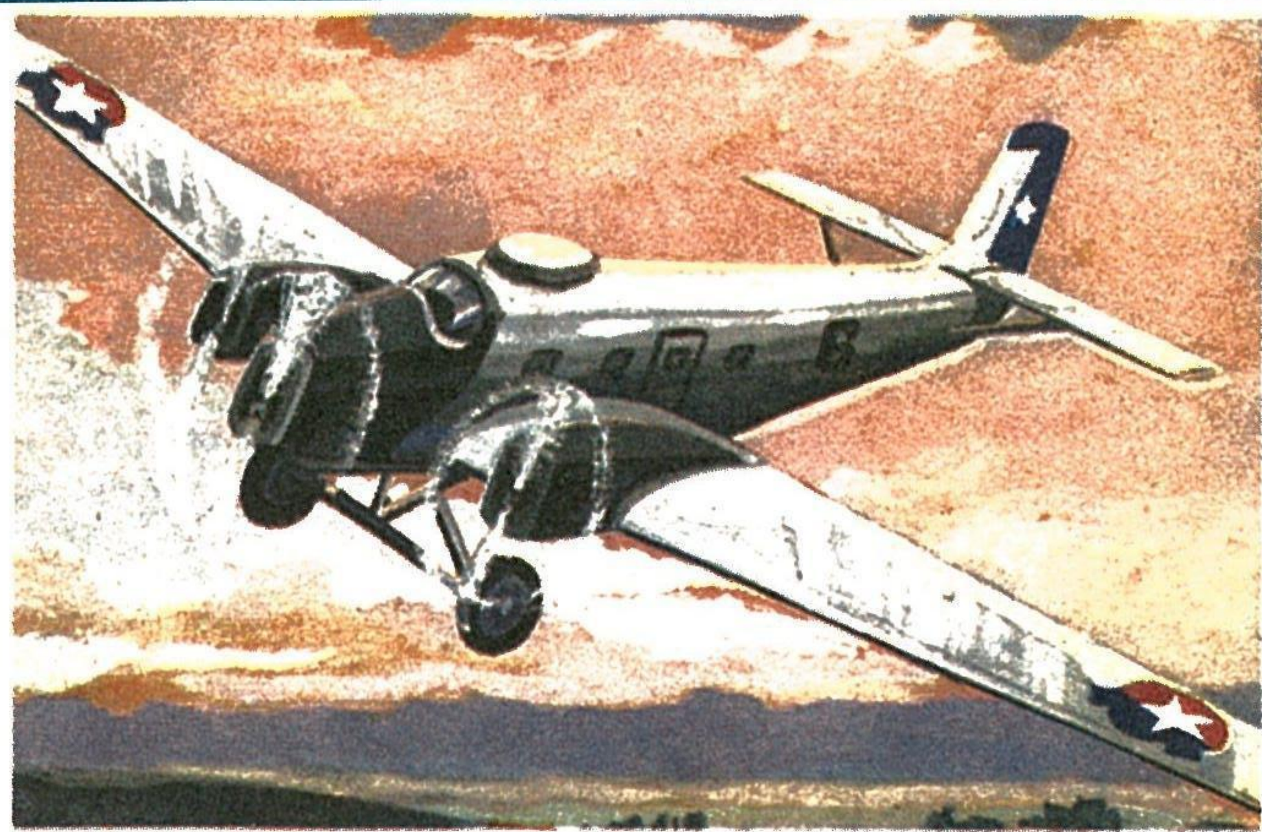
125

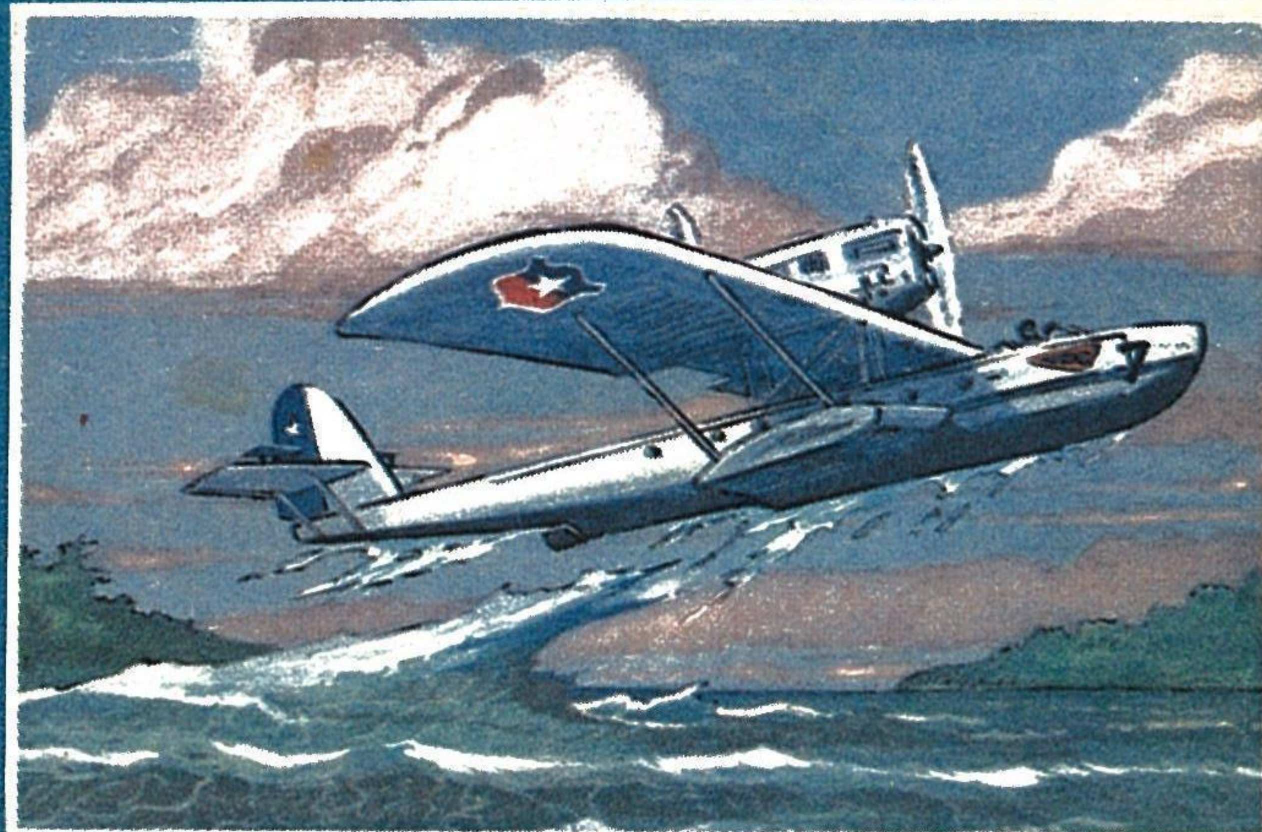

126

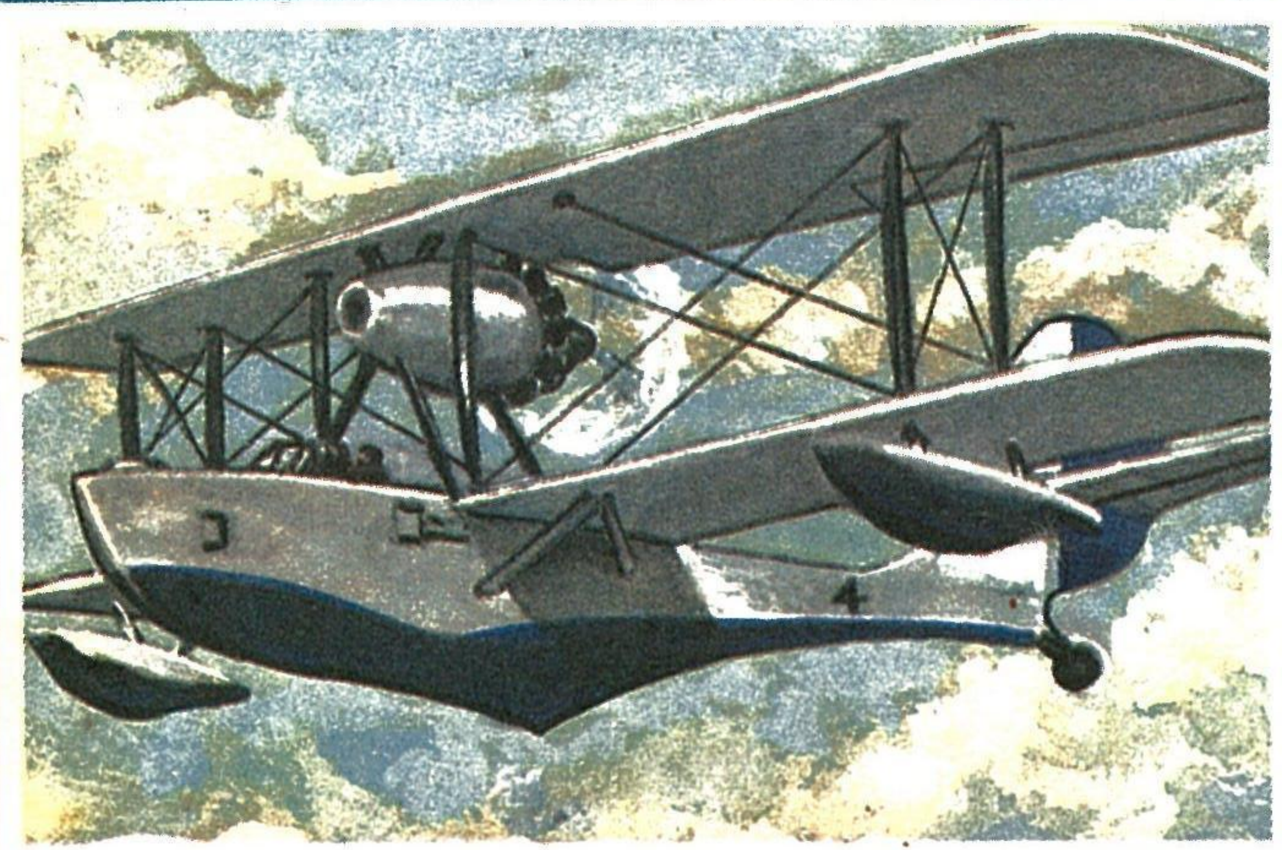

127

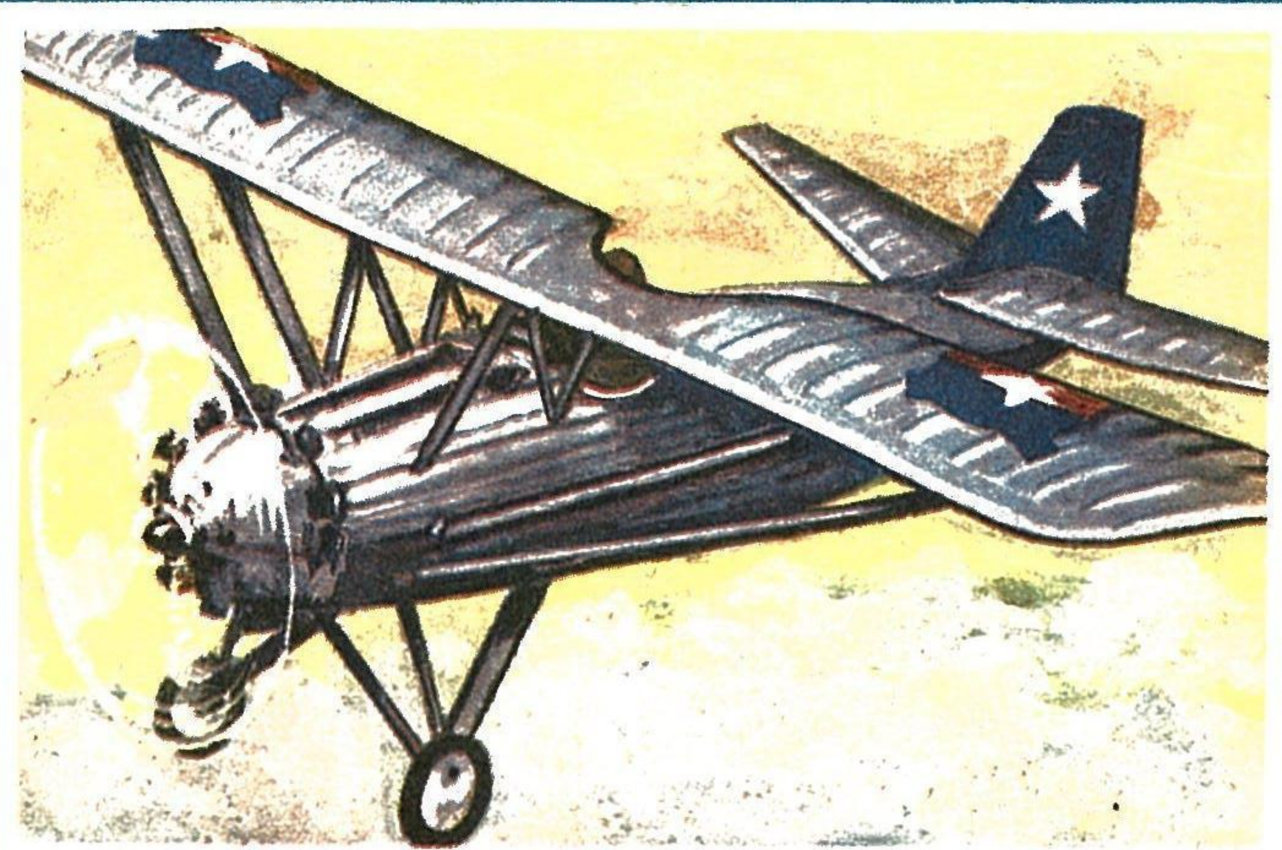

128


129


130


131


132


133

126.— **Spad:** biplano, monoplaza, monomotor, de color blanco y gris, francés.

127.— **Curtiss Falcon:** biplano, biplaza, monomotor, de color plateado, norteamericano.

128.— **Caza S.V.A.:** biplano, monomotor, monoplaza, de caza, de color blanco plateado, italiano.

129.— **Vickers Vixen:** biplano, monomotor, biplaza, de color plateado, inglés.

130.— **Junkers Trimotor R.E. 42:** monoplano, trimotor, multiplaza, de bombardeo, metálico, de color plateado con adornos negros, alemán.

131.— **Dornier Wall:** monoplano, bimotor, multiplaza, metálico, bote-volador, de color plateado, alemán.

132.— **Vickers Vedette:** biplano, monomotor, triplaza, anfibio, de reconocimiento, inglés.

133.— **Vickers Wibault:** monoplano de caza, metálico, monomotor, de color gris oscuro, inglés.

134.—**Löening:** biplano, monomotor, multiplaza, anfibio, de reconocimiento y enlace, norteamericano.

135.—**Arado:** monomotor, biplano, biplaza, de color gris, hidroavión o con tren terrestre, de reconocimiento y ataque antisubmarino, alemán.

136.—**Gipsy Moth:** biplano, monomotor, biplaza, de color plateado, inglés.

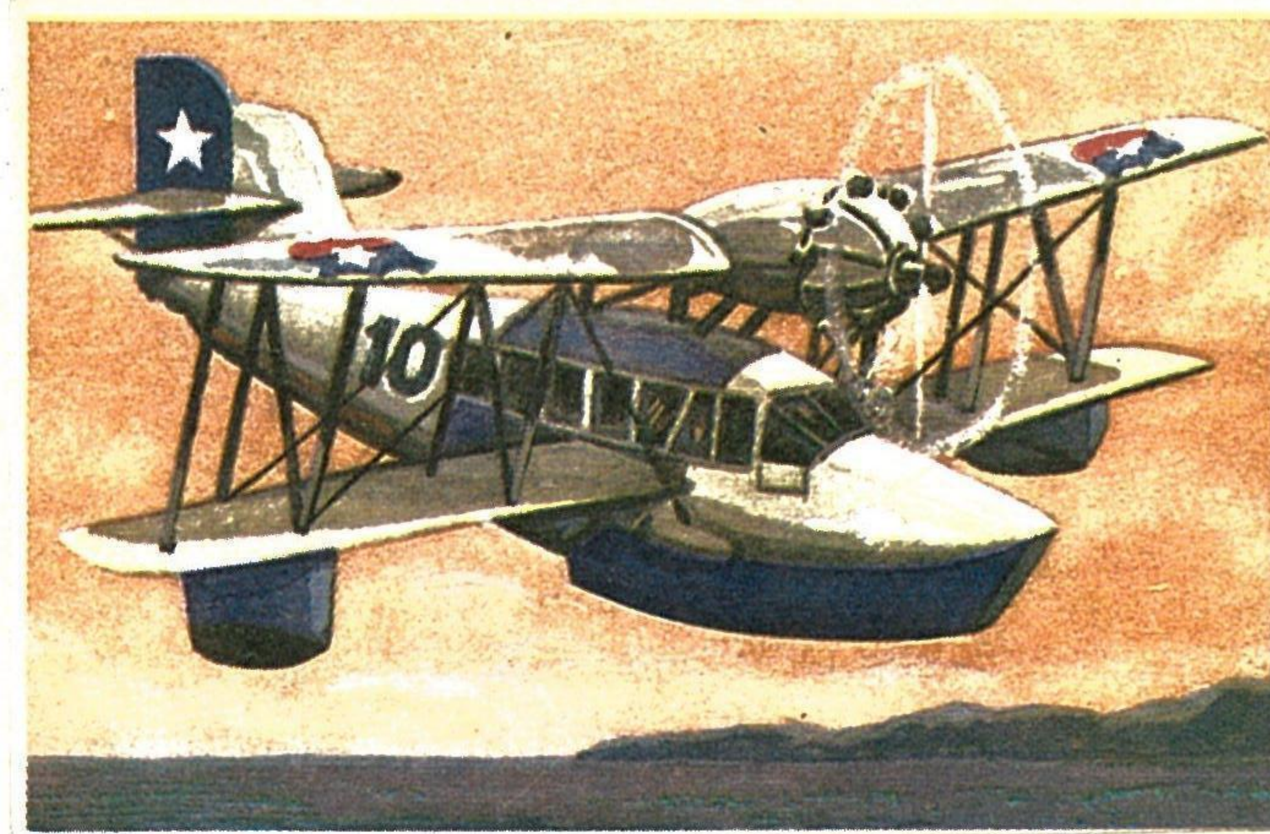
137.—**Junkers JU-86:** bimotor, monoplano, metálico, multiplaza, de bombardeo, de color gris claro, alemán.

138.—**Vought Sikorski:** monoplano, monomotor, triplaza, de color plateado, también hidro, norteamericano.

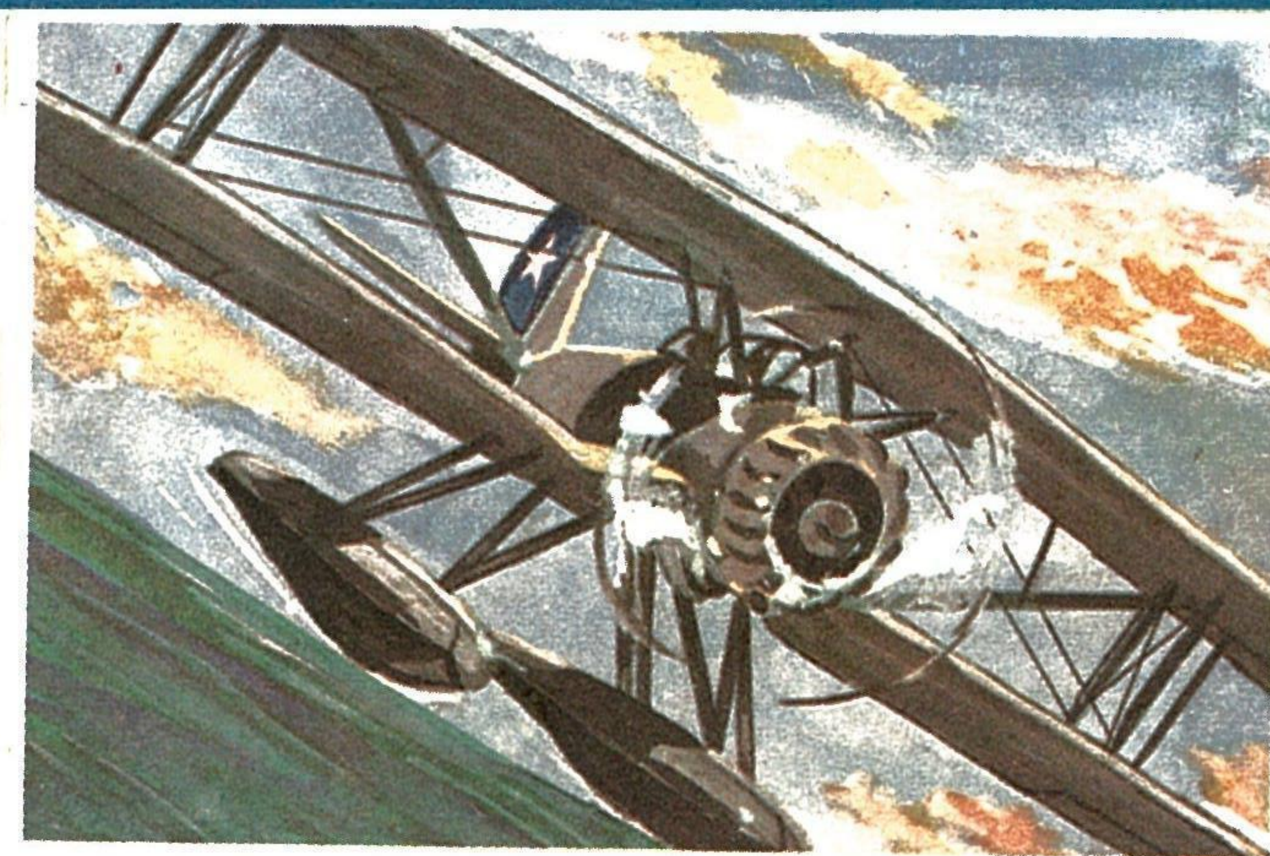
139.—**Arado:** biplano, monomotor, biplaza, avión e hidroavión, de color plateado, alemán.

140.—**Nardi:** monoplano, monomotor, biplaza, de color plateado claro, italiano.

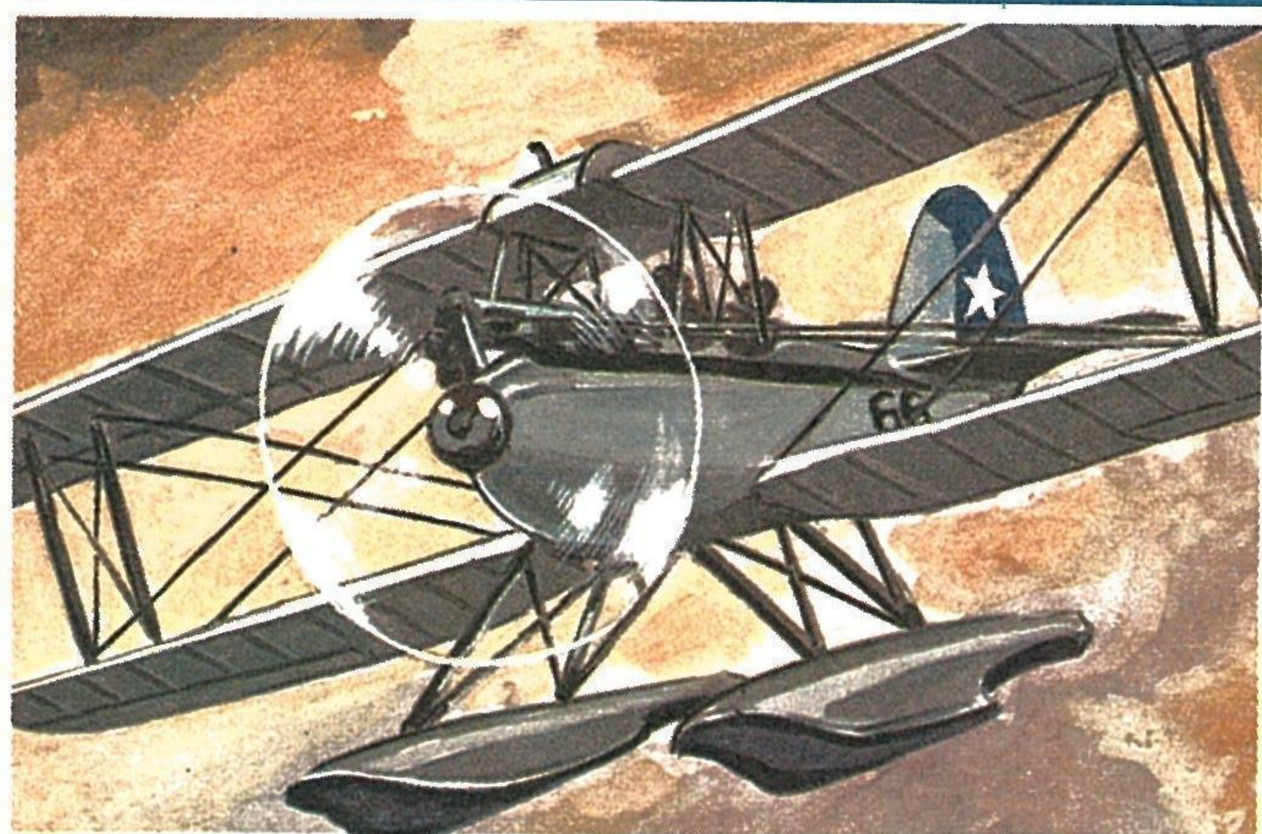
141.—**Breda 65:** monoplano, monomotor y monoplaza, metálico, de color gris, italiano.



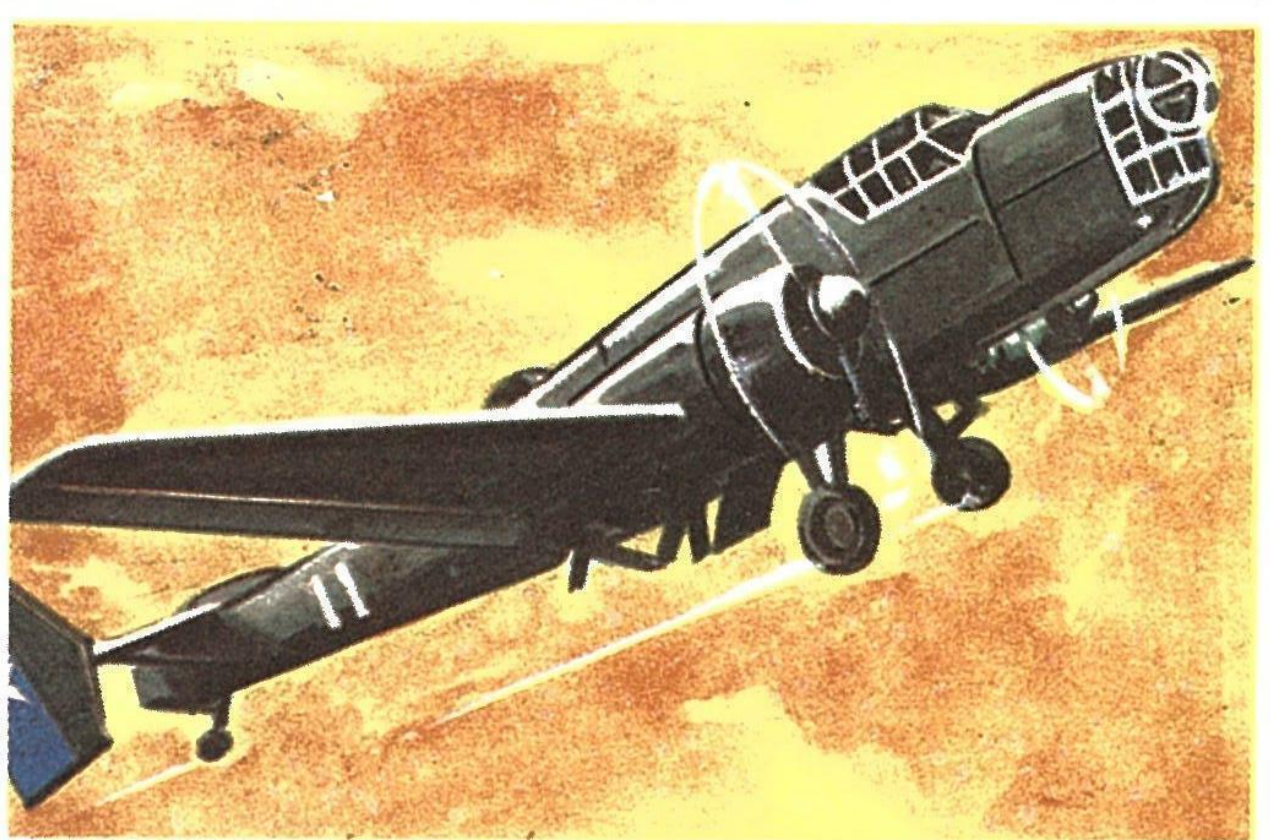
134



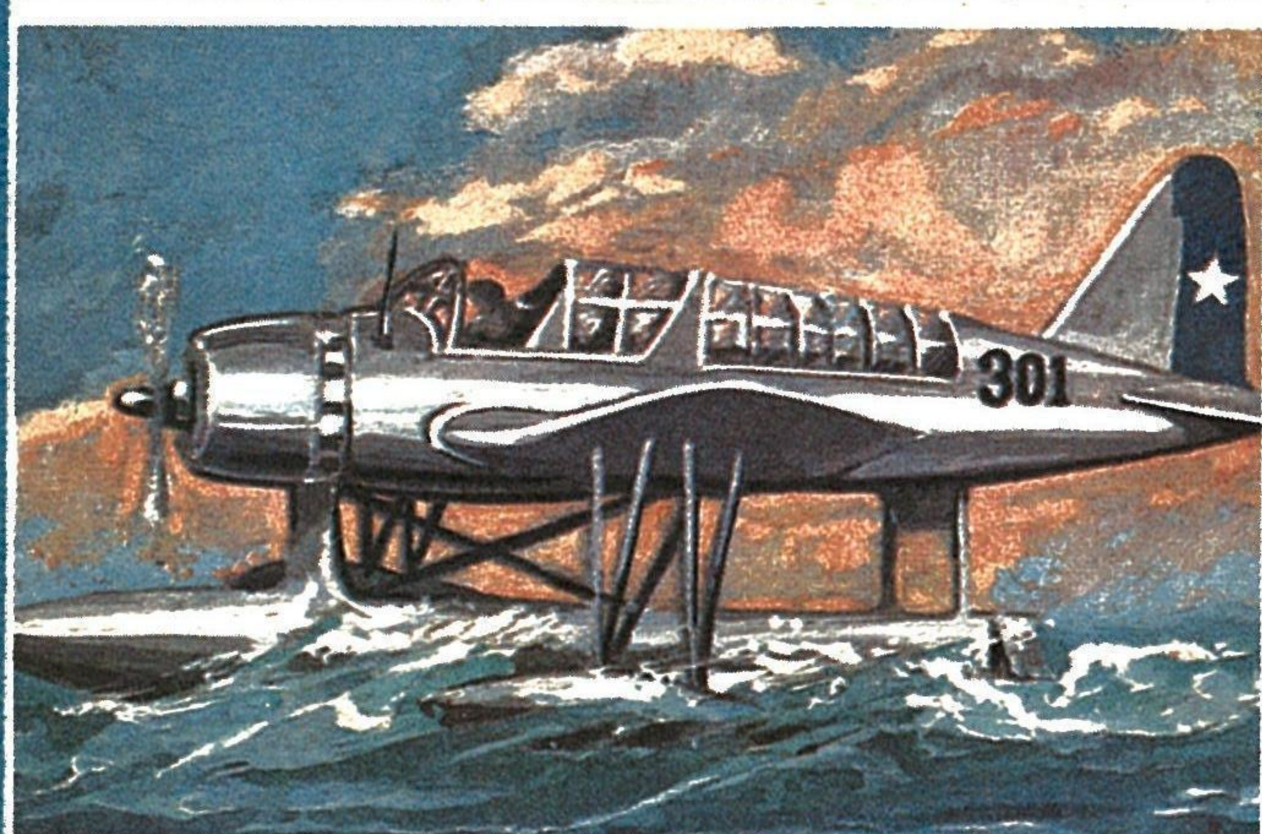
135



136



137



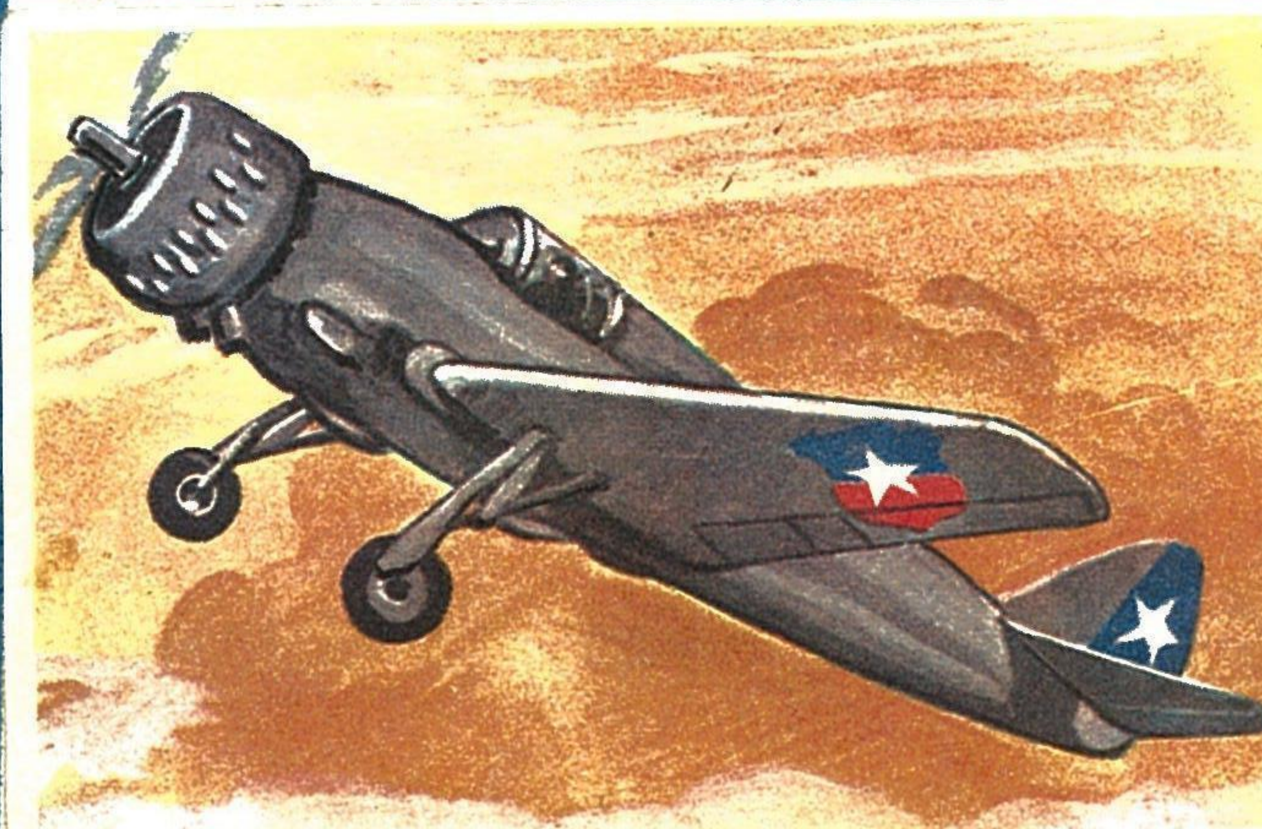
138



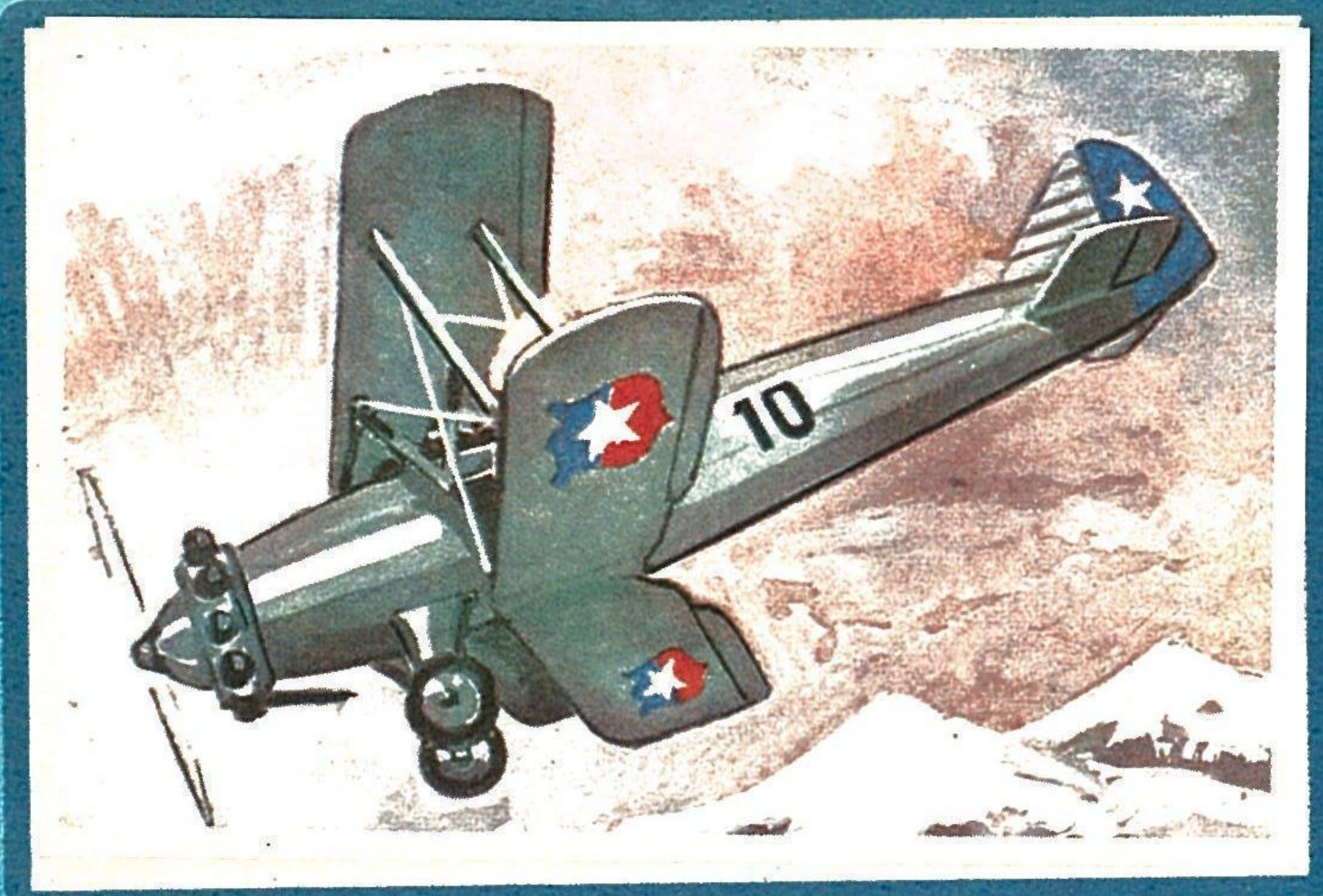
139



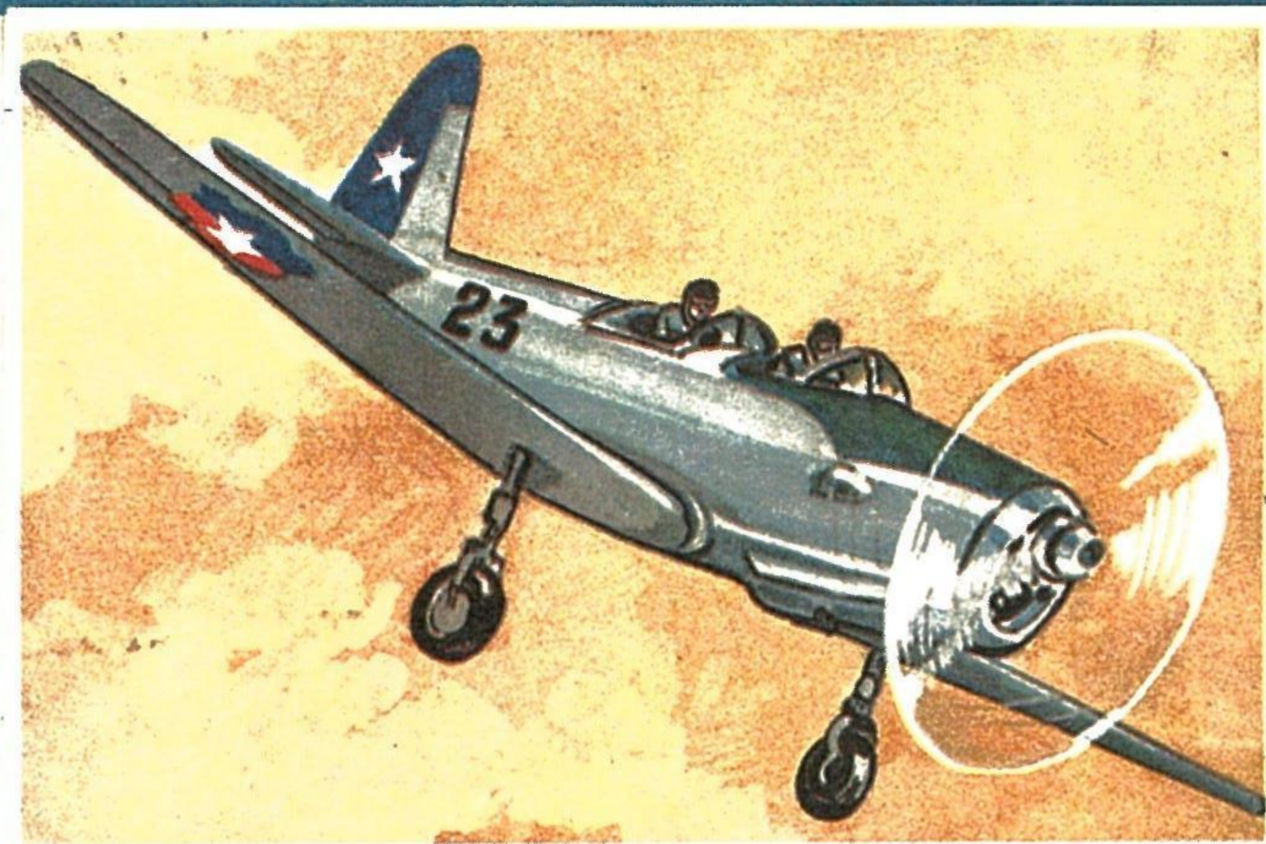
140



141



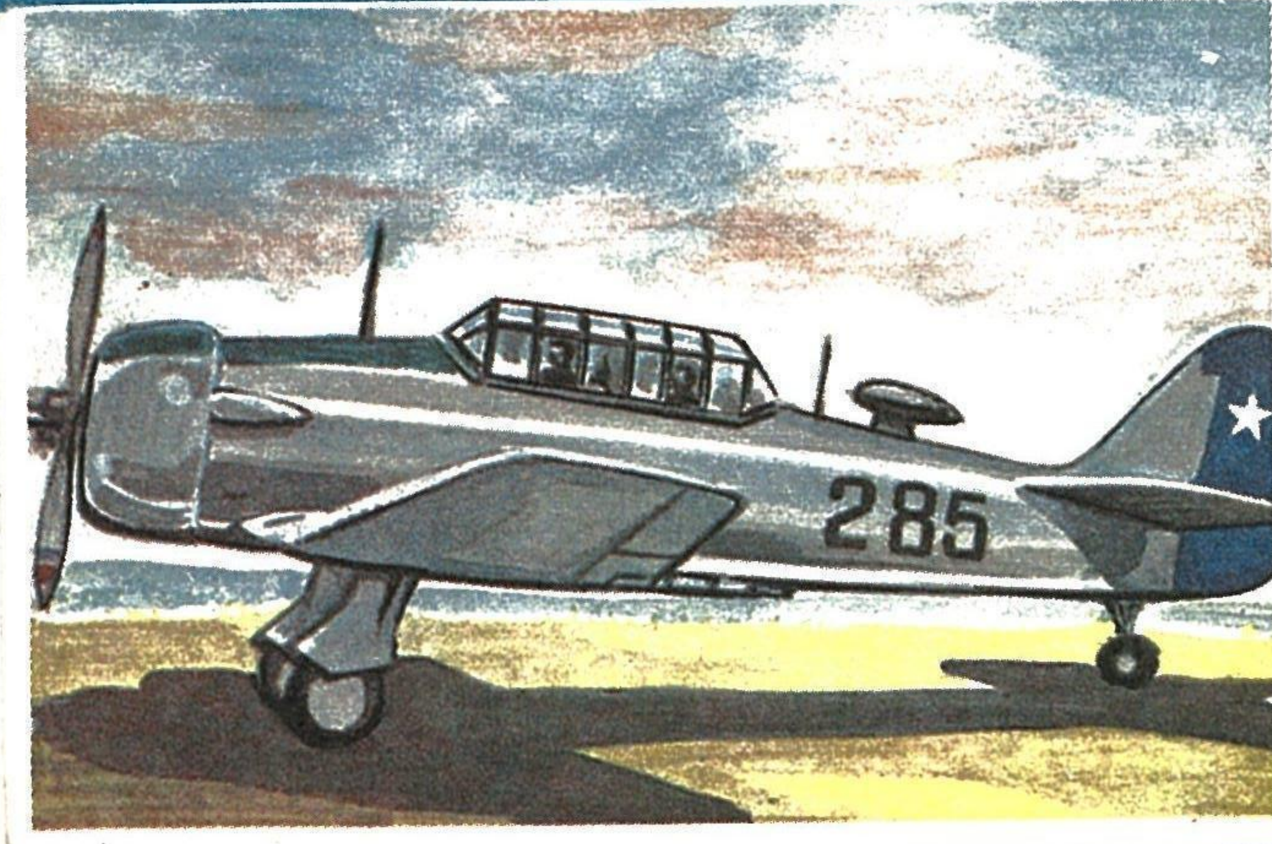
142



143



144



145



146

142.—**Focke-Wulf:** biplano, biplaza, monomotor, de color plateado claro, alemán.

143.—**Fairchild PT-19:** monoplano, biplaza, monomotor, de color plateado, norteamericano.

144.—**Vultee BT-13:** monoplano, monomotor, biplaza, de color plateado, norteamericano.

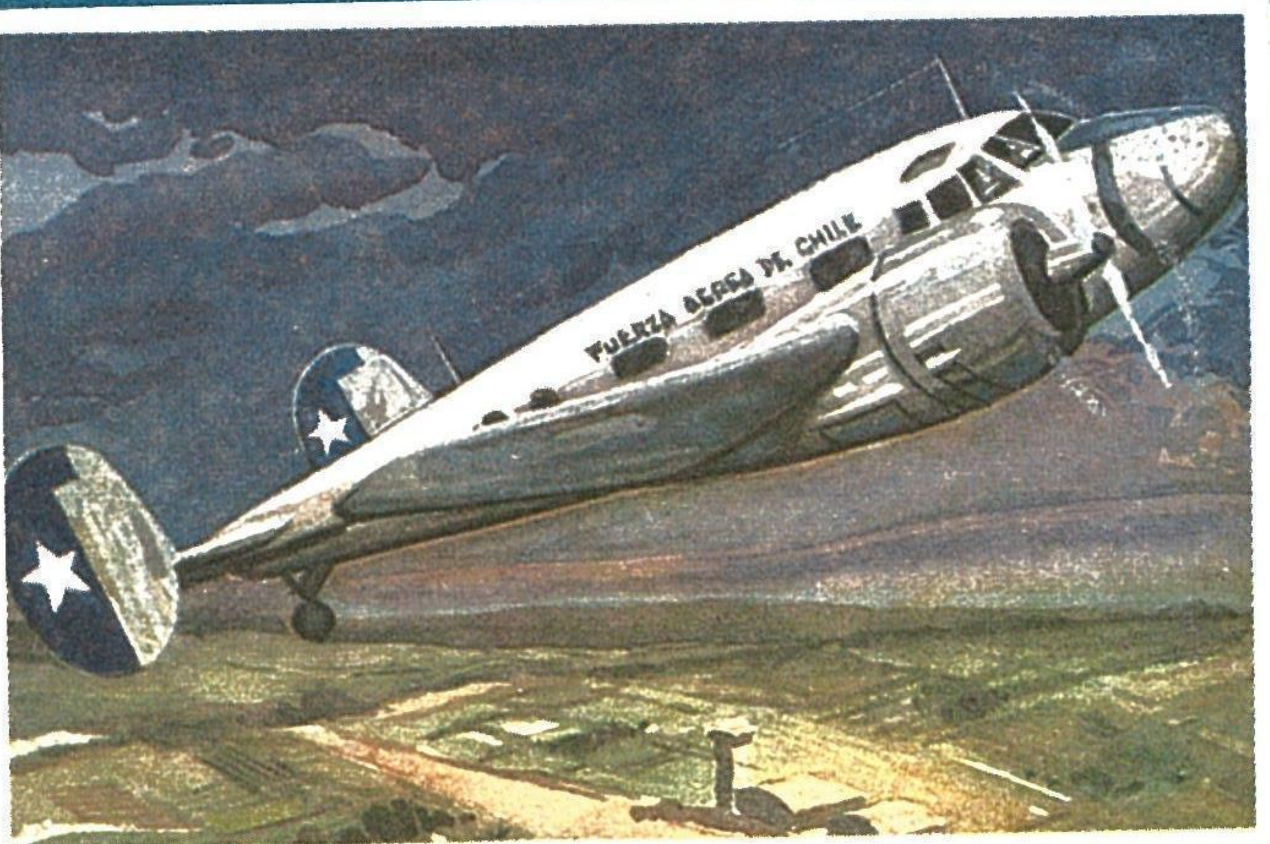
145.—**North American AT-6:** monoplano, monomotor, biplaza, de color plateado, norteamericano.

146.—**A-24 "Dauntless":** monoplano, monomotor, biplaza, de color gris verdoso, norteamericano.

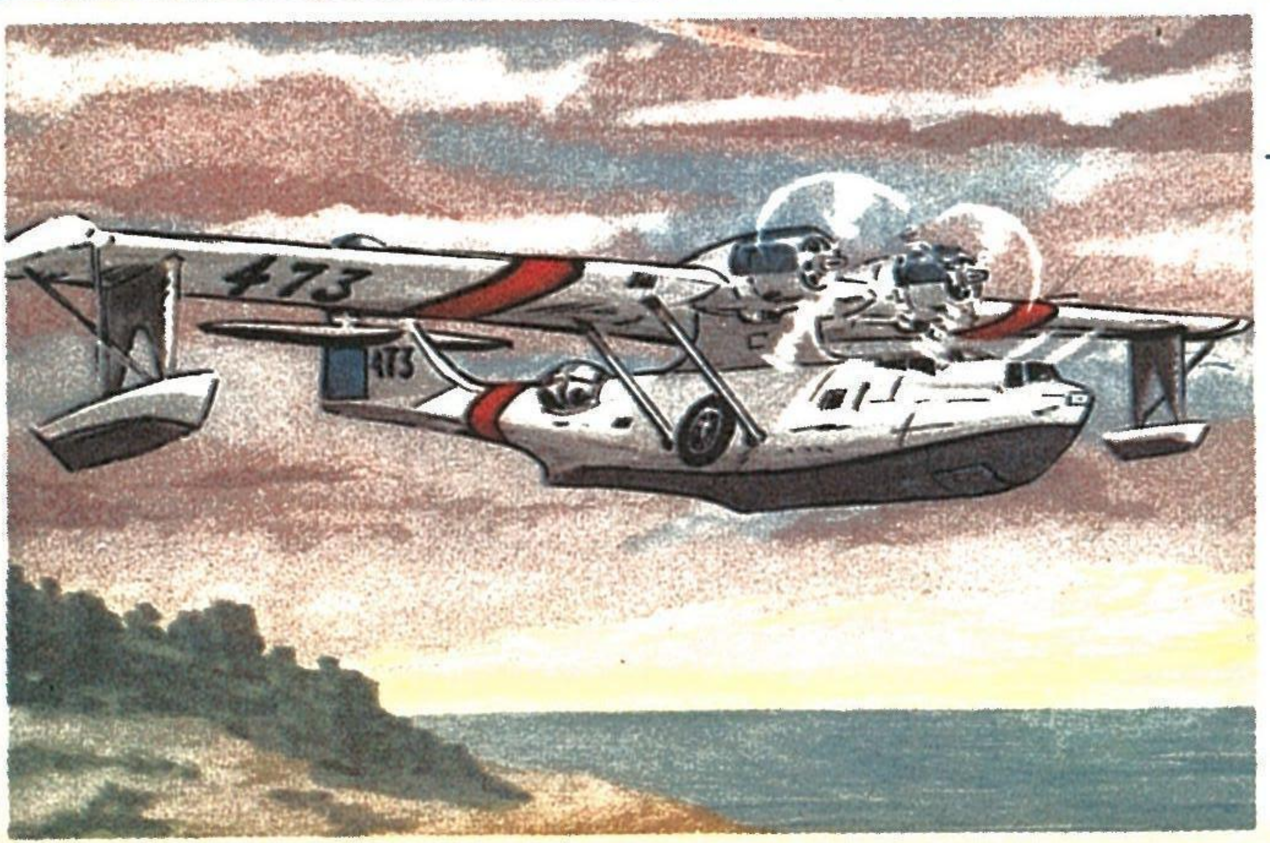
147.—**AT-11:** monoplano, bimotor, multiplaza con doble timón de dirección, para instrucción, de bombardeo liviano, enlace y transporte, norteamericano.

148.—**O.A.-10:** Catalina, monoplano, bimotor, multiplaza, anfibio, de color plateado con distintivos amarillo-naranja, casco blanco, norteamericano.

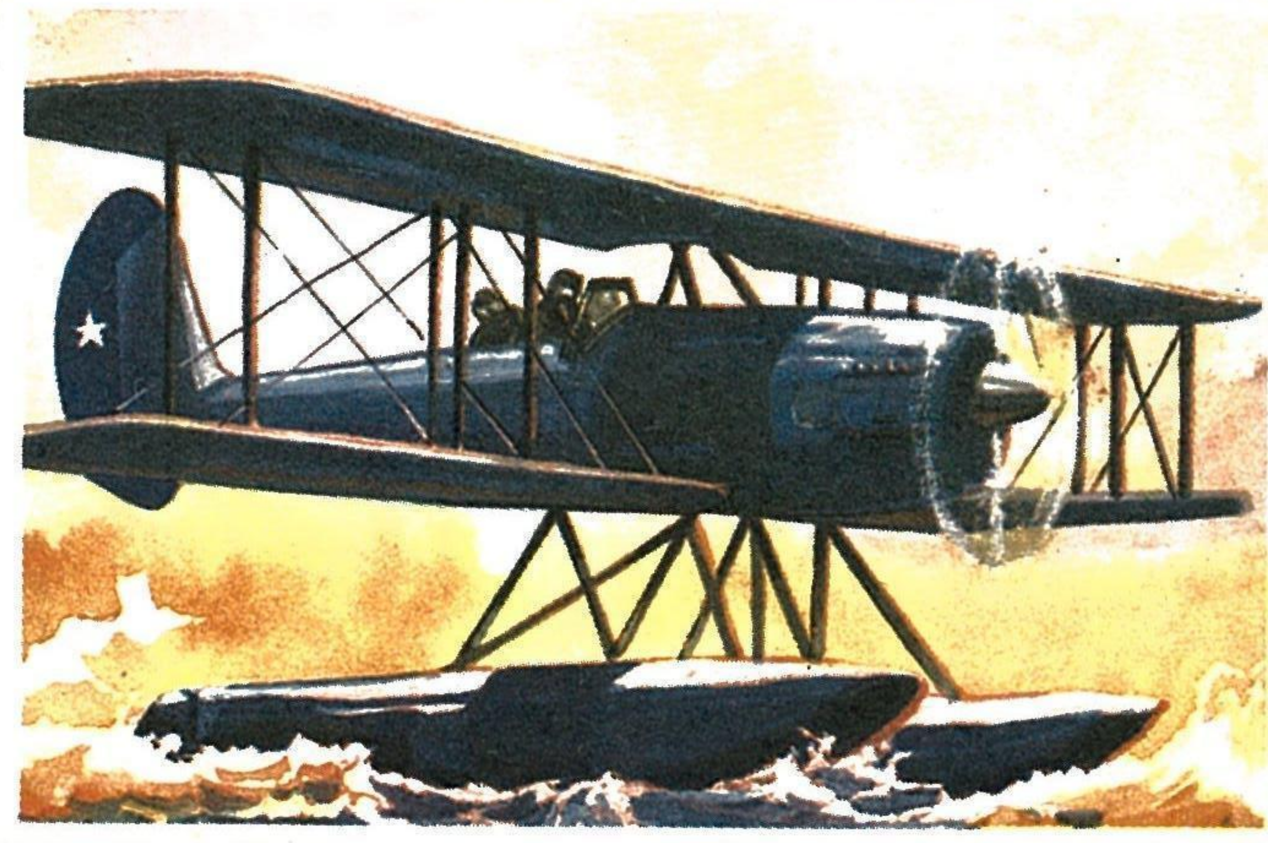
149.—**Fairy:** biplano, monomotor, biplaza, de color plateado, inglés.



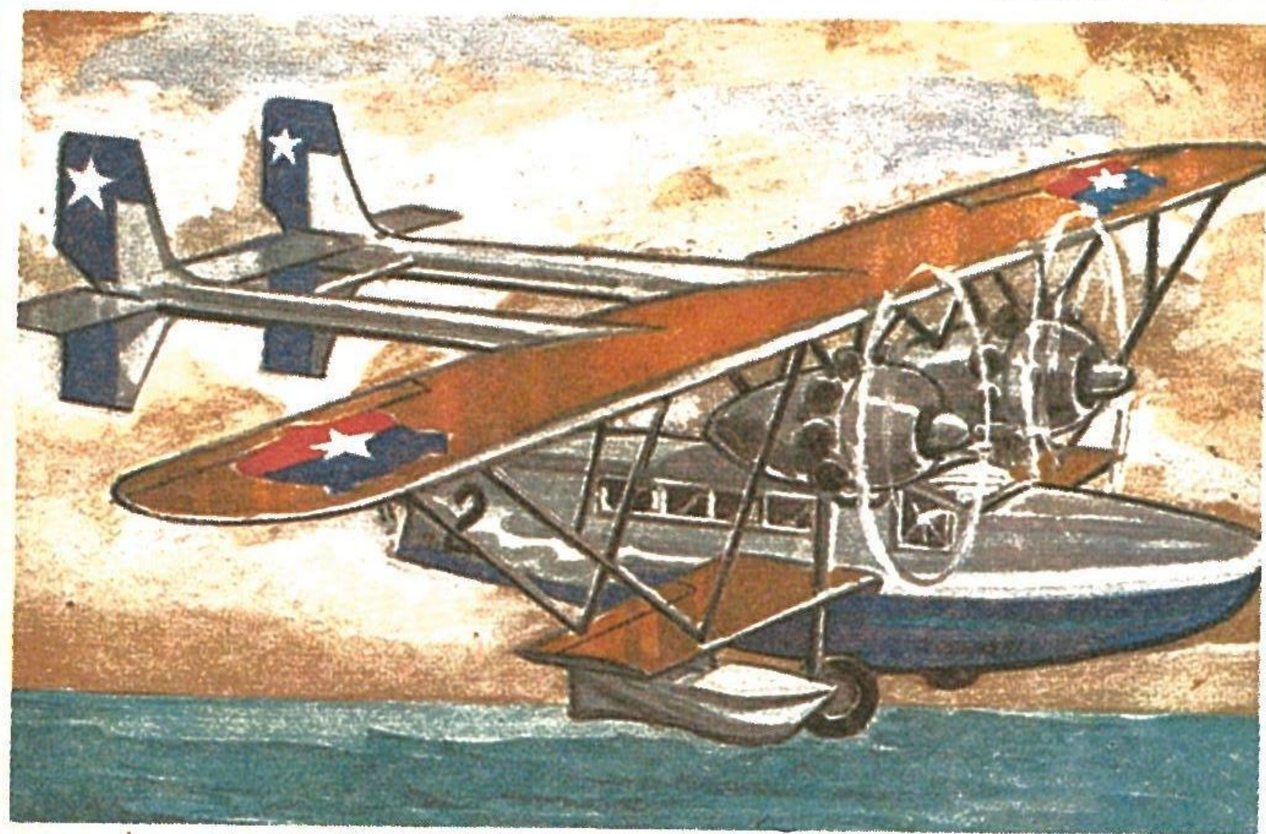
147



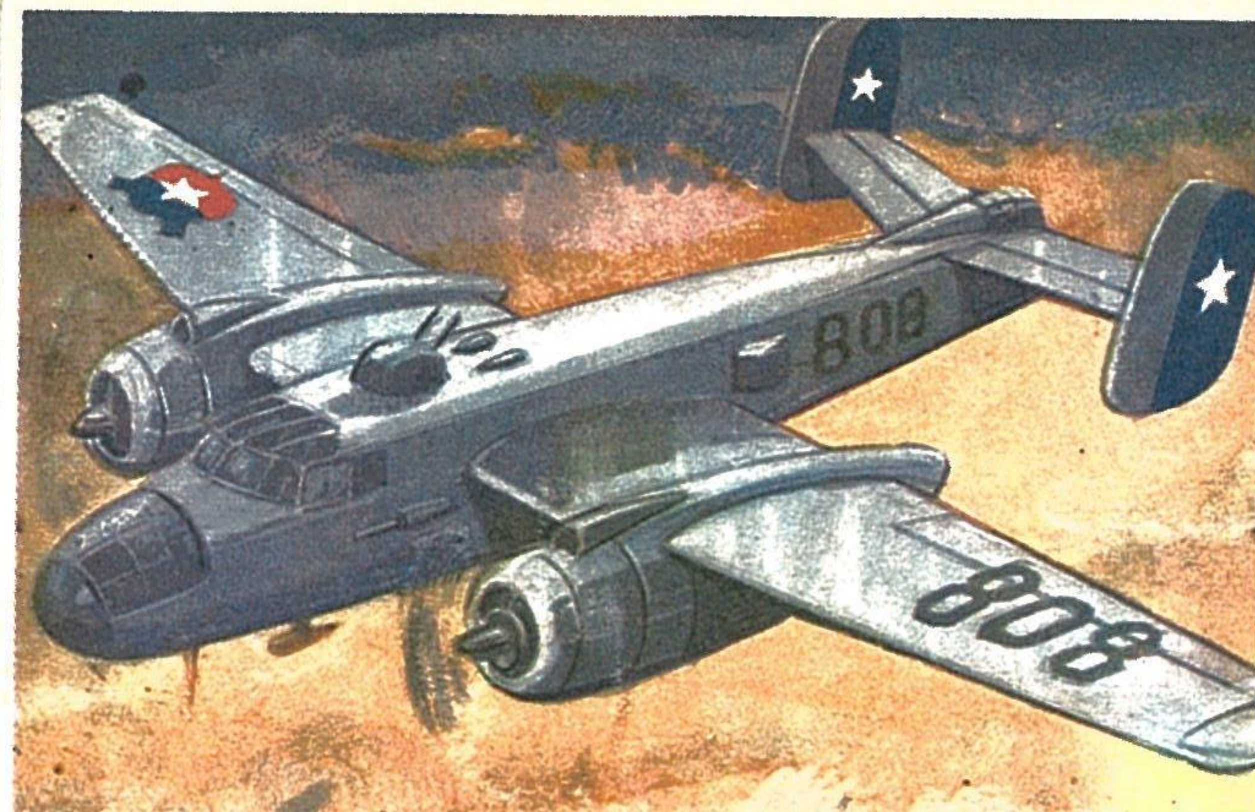
148



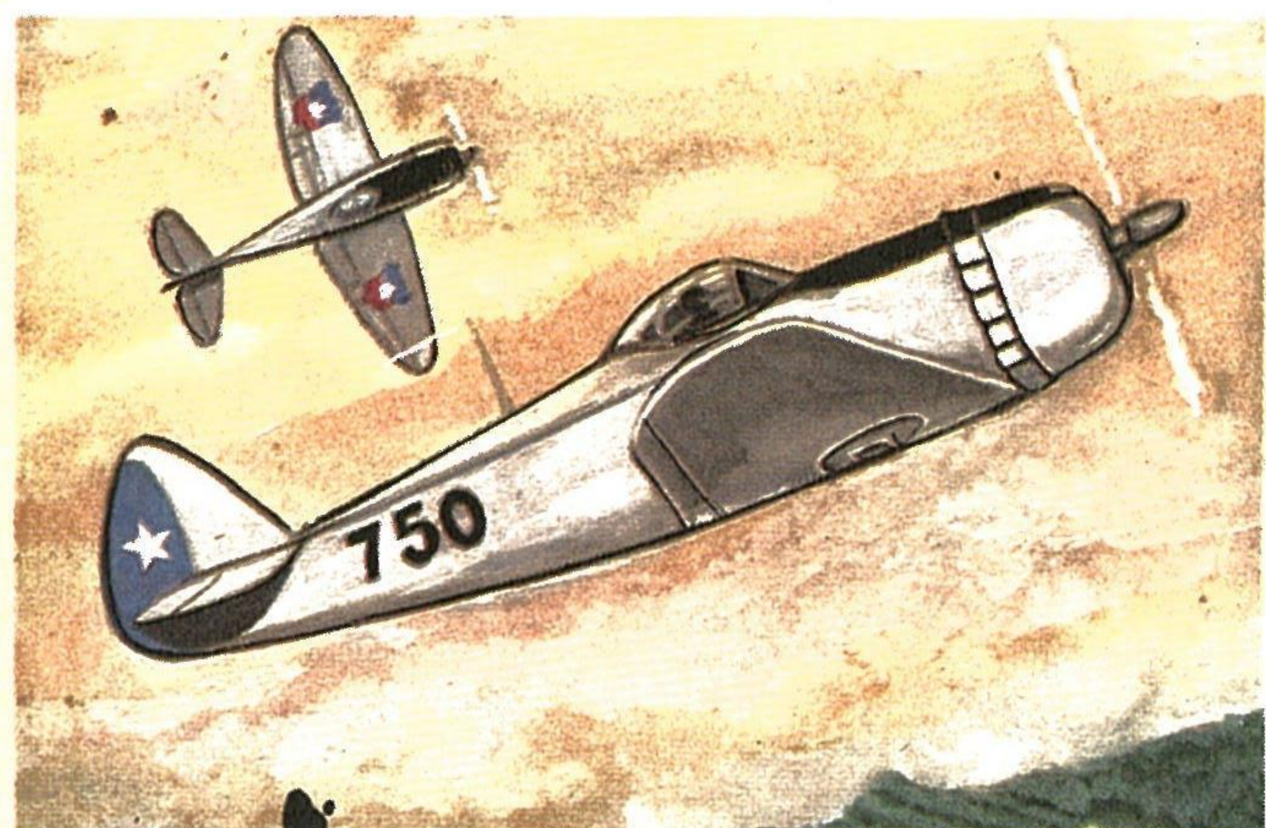
149



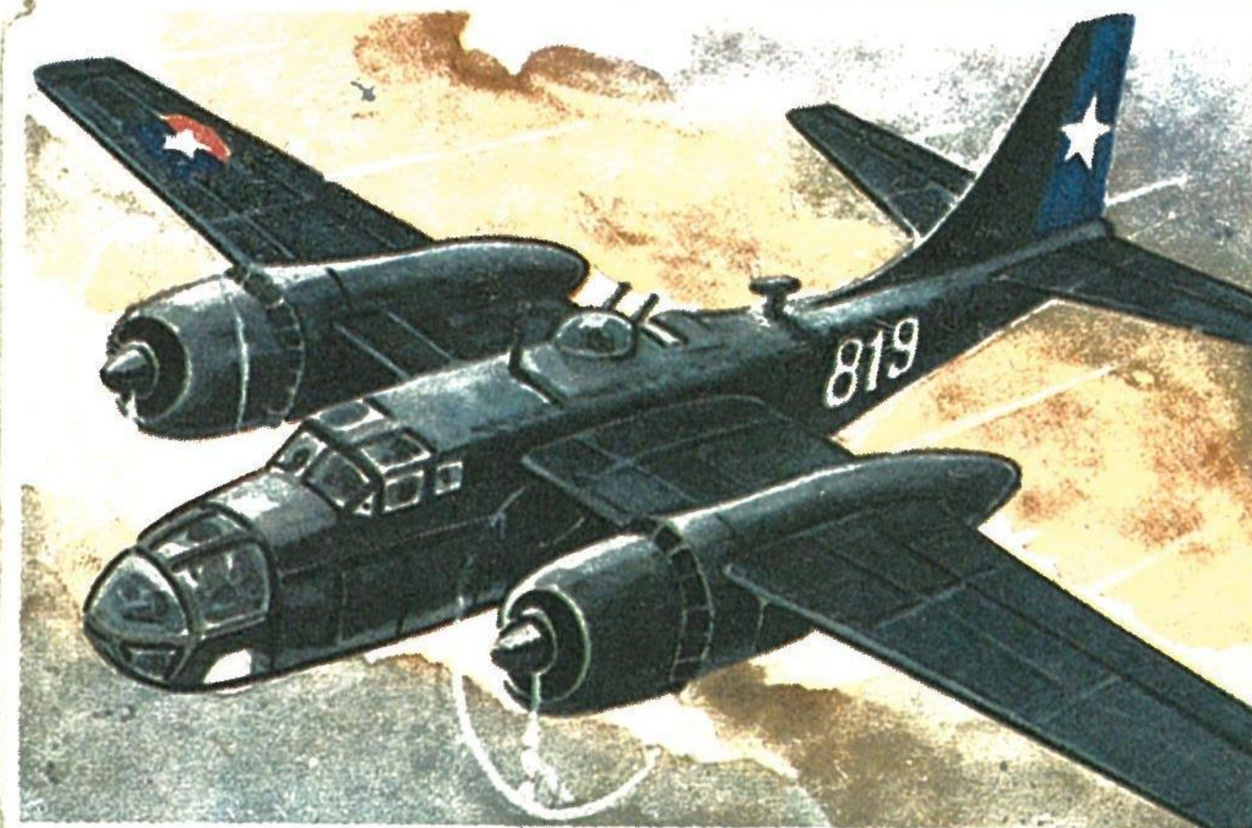
150



151



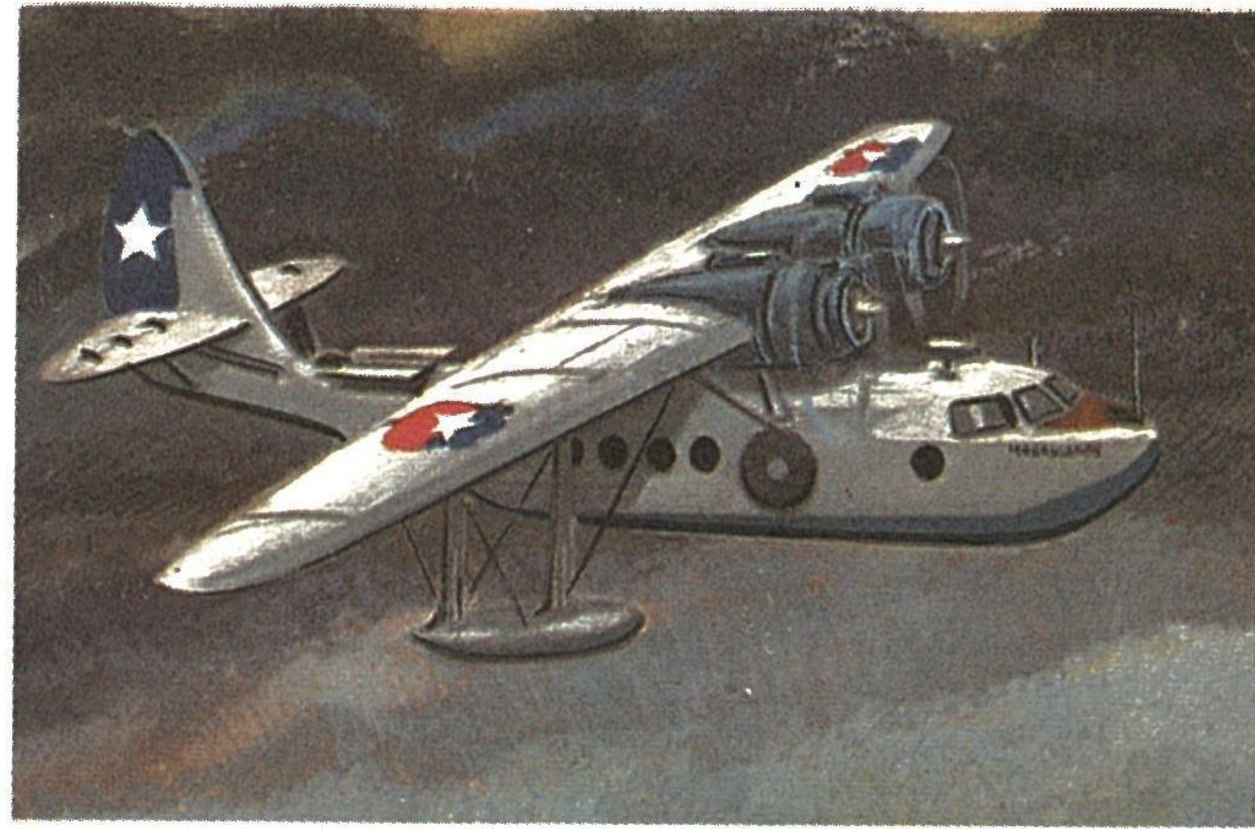
152



153



154



155



156



157

150.—**Sikorski S-38:** biplano, bimotor, multiplaza, hidroavión, de color plateado con alas rojo-naranja, norteamericano.

151.—**Mitchell B-25:** bimotor, monoplano, multiplaza, con doble timón de dirección, de color plateado, norteamericano.

152.—**Thunderbolt F-47:** monoplano de caza, monomotor, monoplaza, de color plateado, norteamericano.

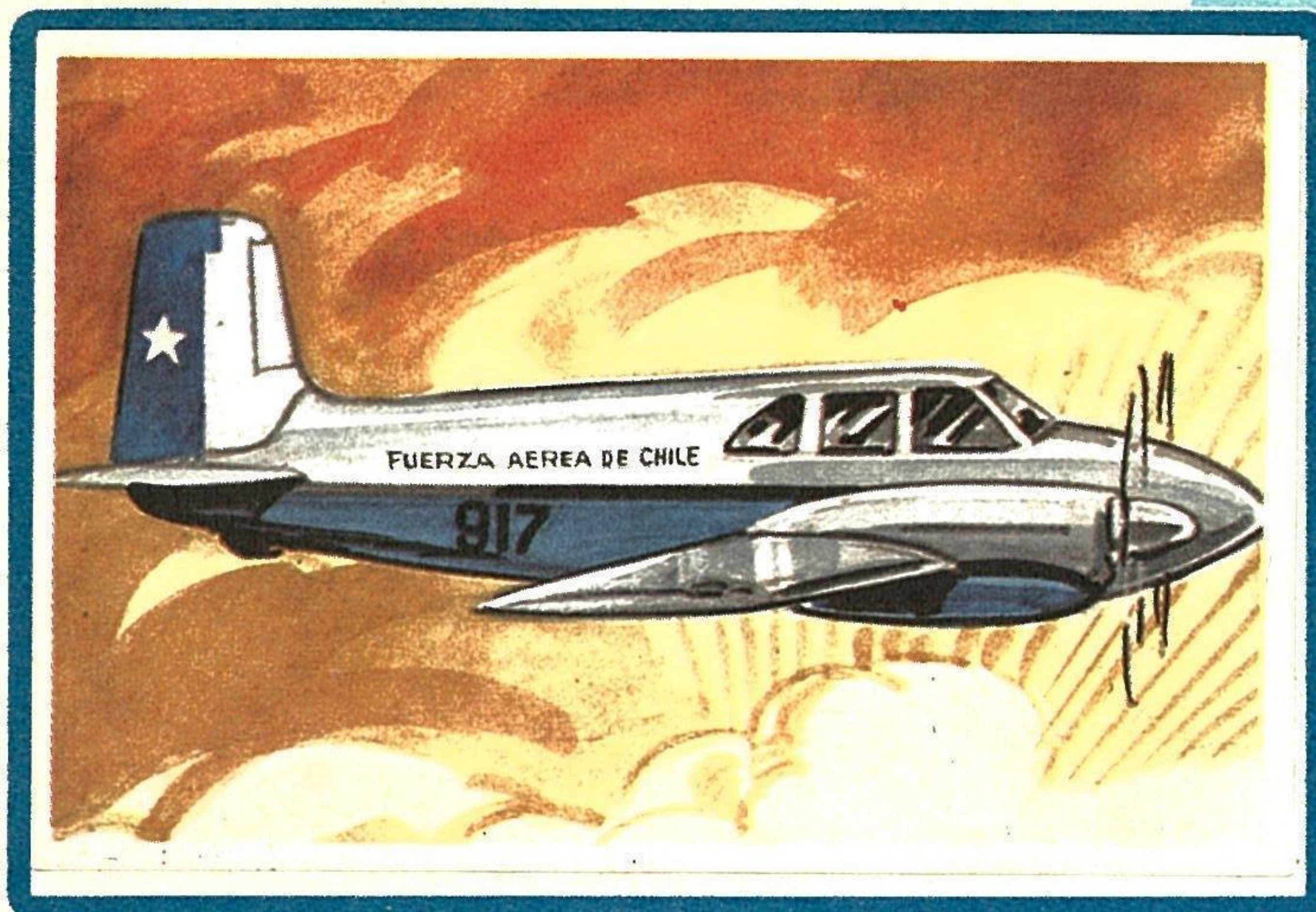
153.—**Black Widow B-26:** monoplano, bimotor, cuadriplaza, de color negro, norteamericano.

154.—**Douglas DC-3:** monoplano, de pasajeros y transporte, bimotor, multiplaza, de color blanco con fajas azules y plateado, norteamericano.

155.—**Sikorski S-43:** monoplano. bimotor, multiplaza, de color plateado, bote-volador, anfibio, norteamericano.

156.—**Bell DI-47:** helicóptero, biplaza, monomotor, de color blanco plateado, norteamericano.

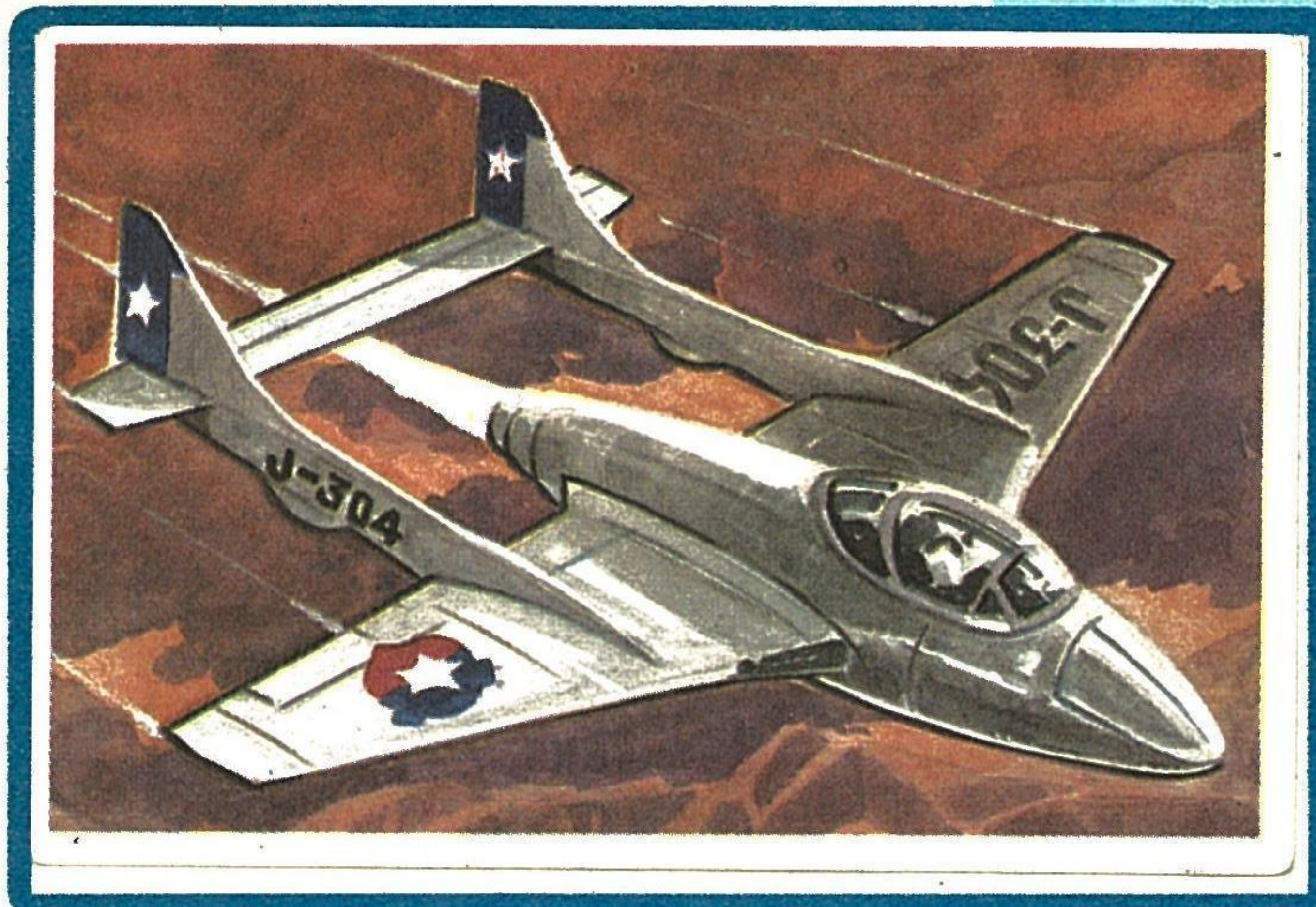
157.—**Cessna:** monoplano, monomotor, cuadriplaza, de color plateado con azul y blanco, norteamericano.



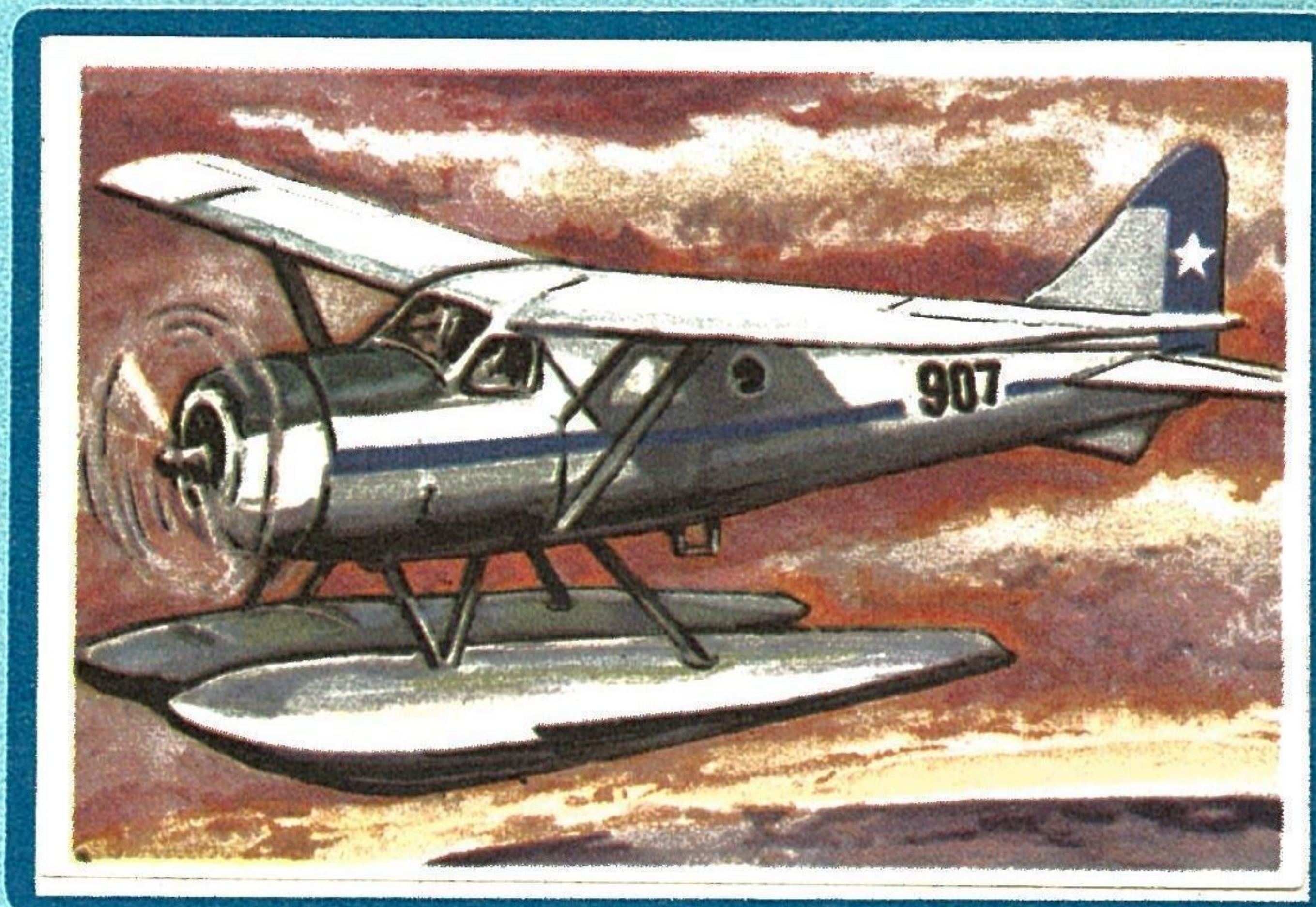
158



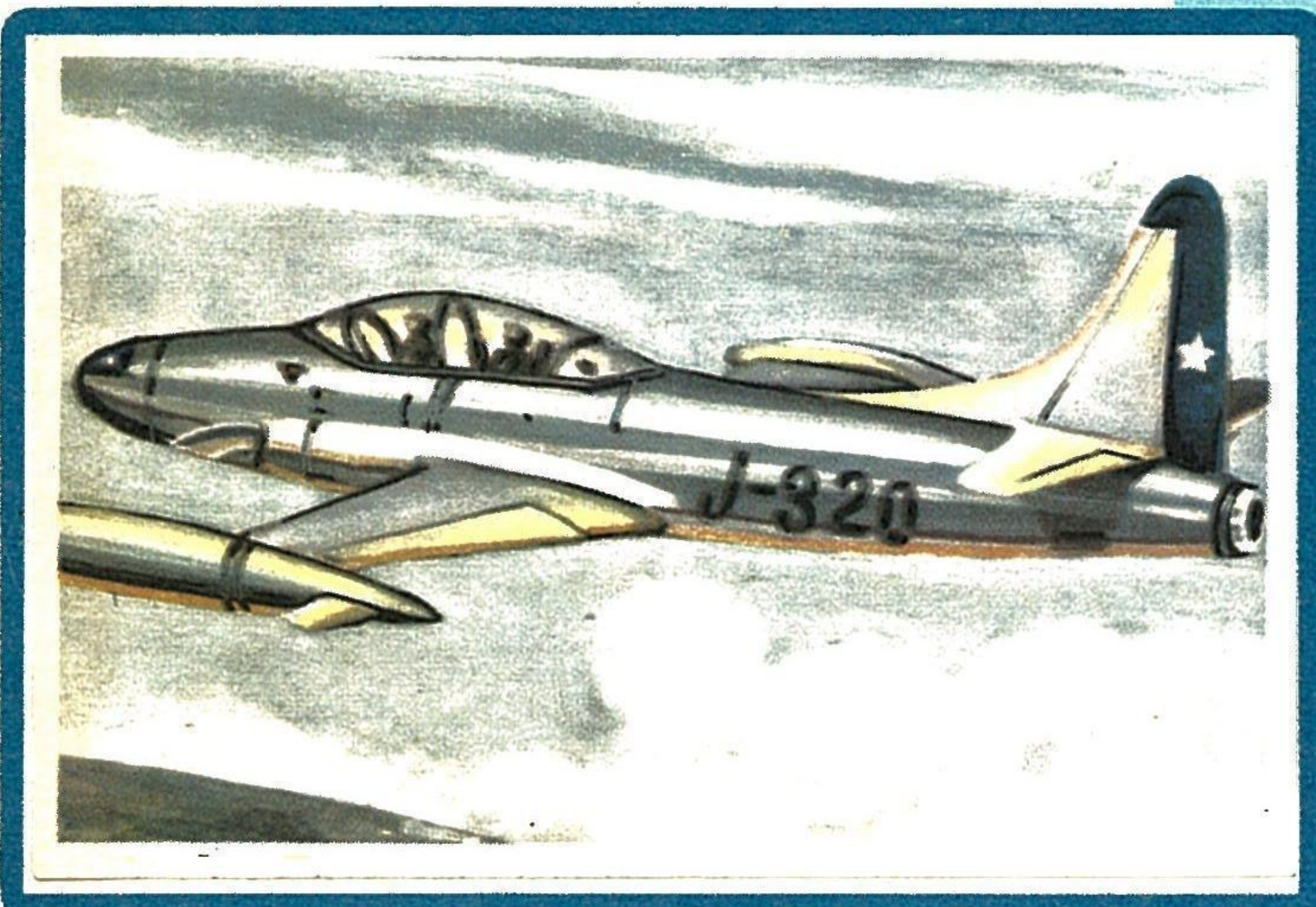
159



160



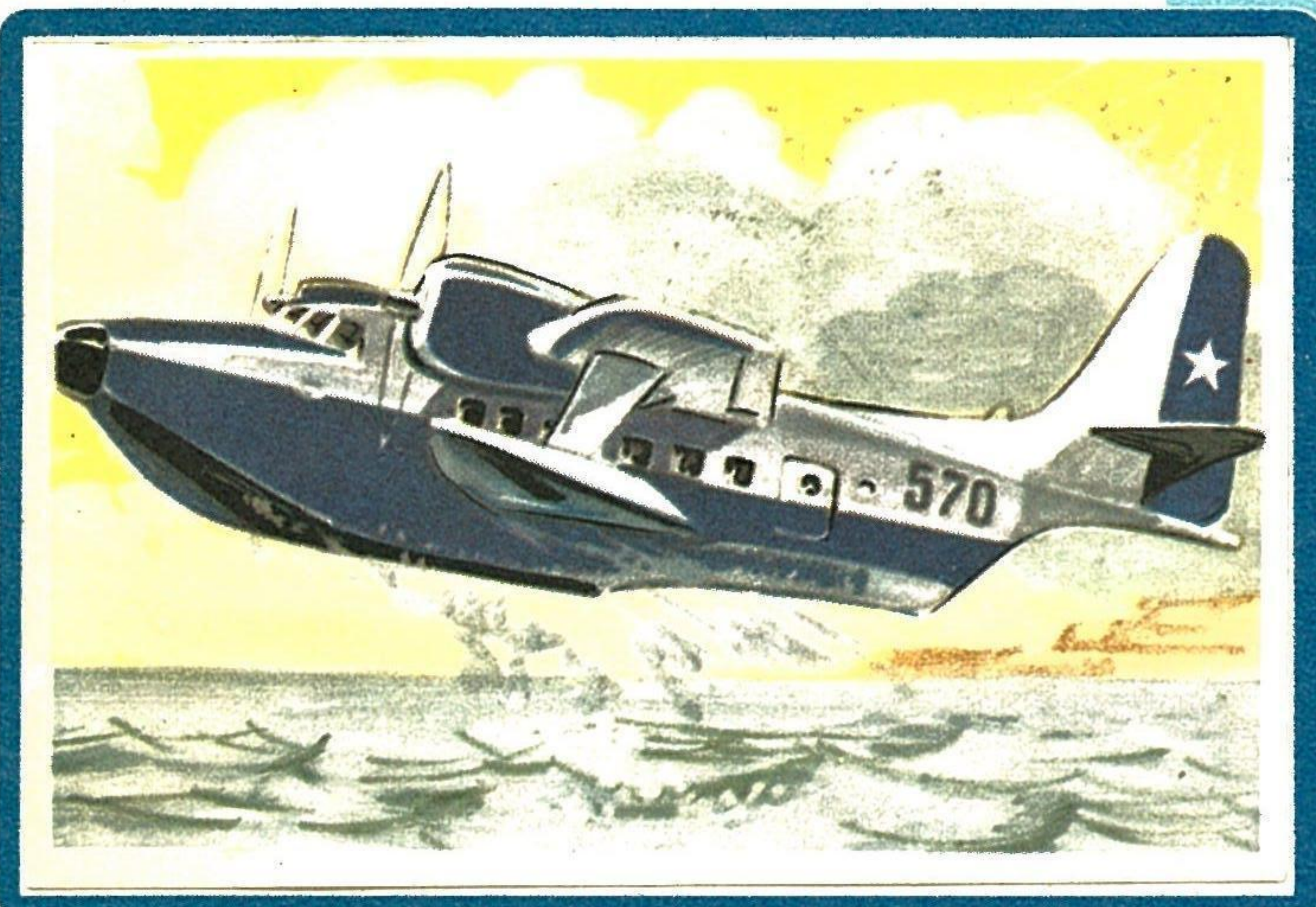
161



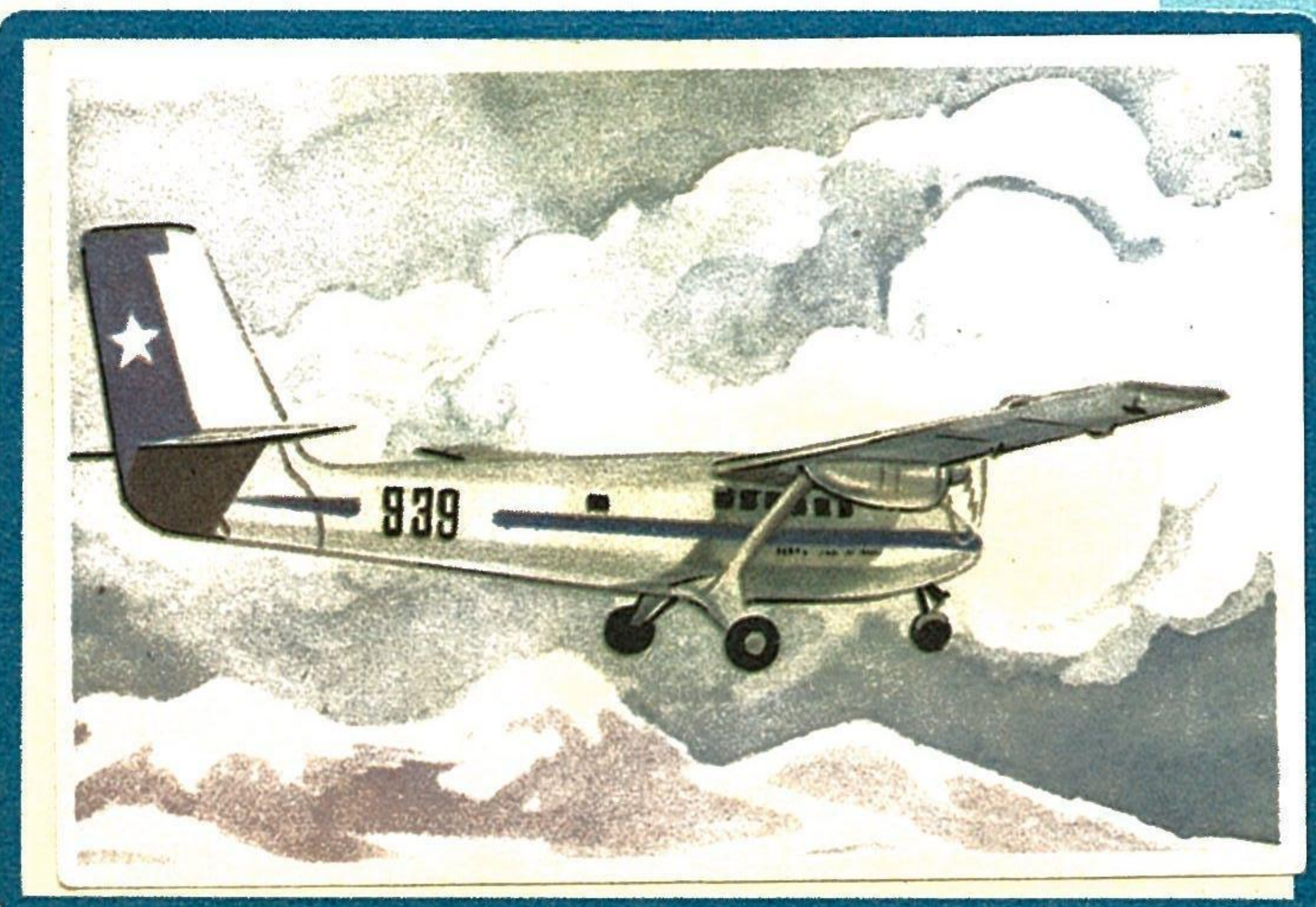
162



163



164



165

158.—**Twin "Bonanza" C-50:** monoplano, bimotor, multiplaza, de color plateado con azul y blanco, también gris y verdoso manchado, norteamericano.

159.—**Sikorski H-56:** helicóptero, multiplaza, monomotor, de color gris verdoso, tipo rescate, norteamericano.

160.—**De Havilland DH-115 "Vampire":** monomotor, monorreactor, bicola, biplaza y monoplaza, de caza, de color plateado oscuro, inglés.

161.—**De Havilland L-20 "Beaver":** monoplano, monomotor, cuadriplaza, de color blanco con plateado y azul, canadiense.

162.—**Jet T-33, Instrucción:** monoplano, biplaza, monorreactor, de color plateado, norteamericano.

163.—**"Shooting Star" F-80:** monoplano, monoplaza, de caza, monorreactor, de color plateado, norteamericano.

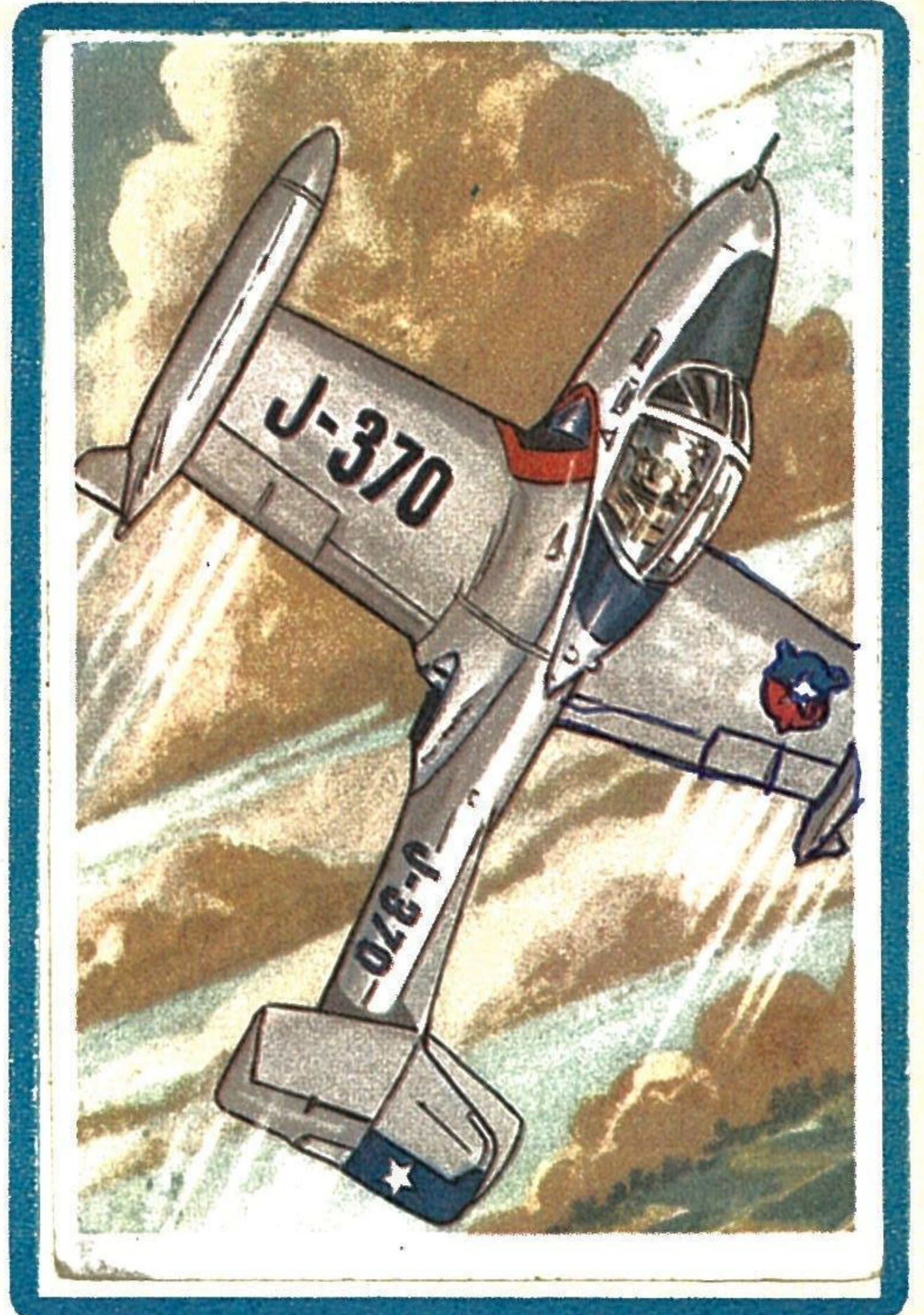
164.—**Grumman SA-16:** monoplano, bimotor, anfibio, bote-volador, multiplaza, de color plateado con blanco, azul oscuro y rojo-naranja, norteamericano.

165.—**Twin Otter:** monoplano, bimotor, multiplaza, de color blanco plateado, manchado gris verdoso con azul, canadiense.

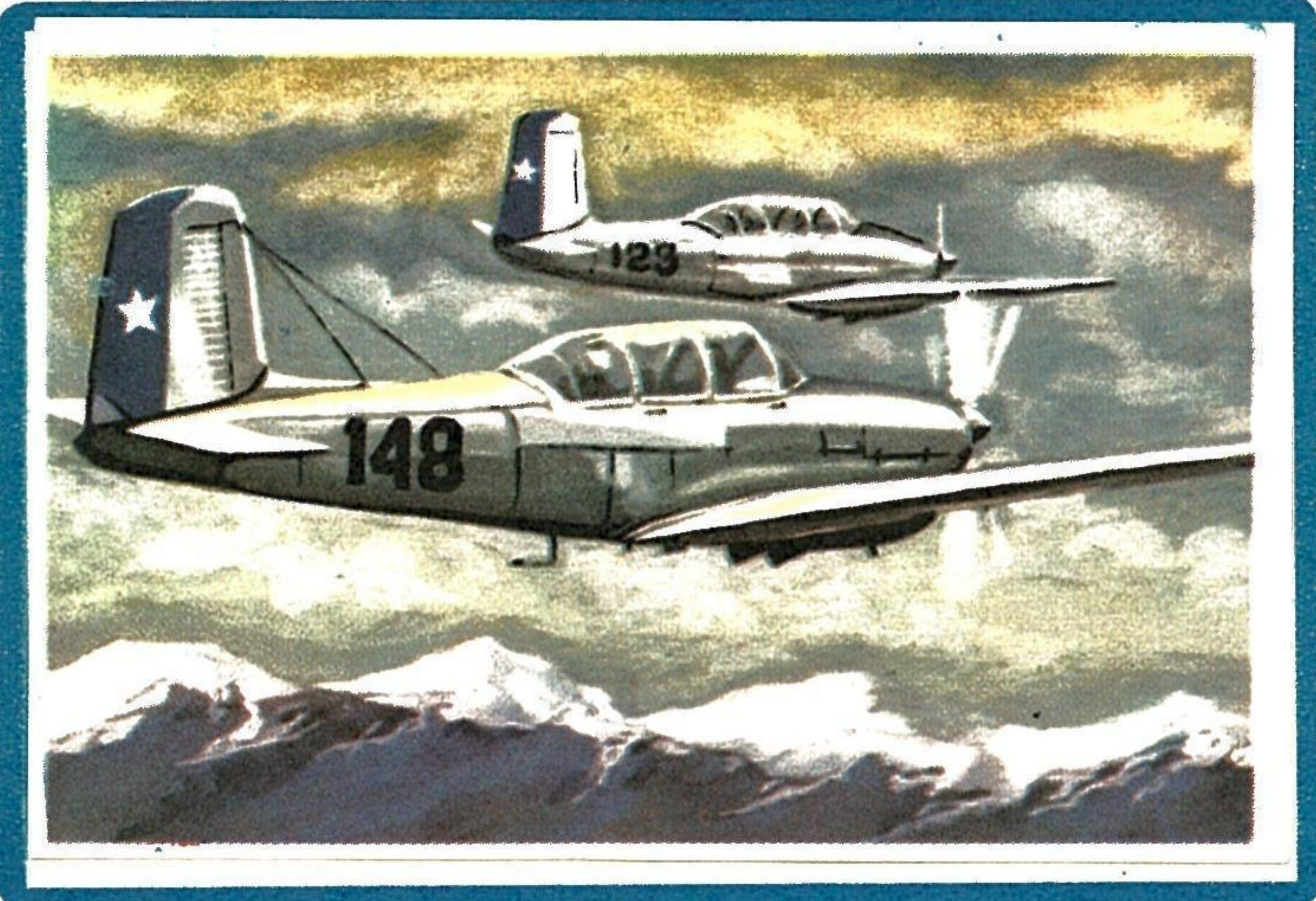


166





167



168

166.— **Beechcraft A-99:** monoplano, bimotor, multiplaza, de color plateado con blanco y azul, norteamericano.

167.— **Jet T-37:** monoplano, monorreactor, biplaza, de color plateado y manchado verde gris, norteamericano.

168.— **Beechcraft B-45 "Mentor":** monoplano, monomotor, biplaza, de color plateado, norteamericano.

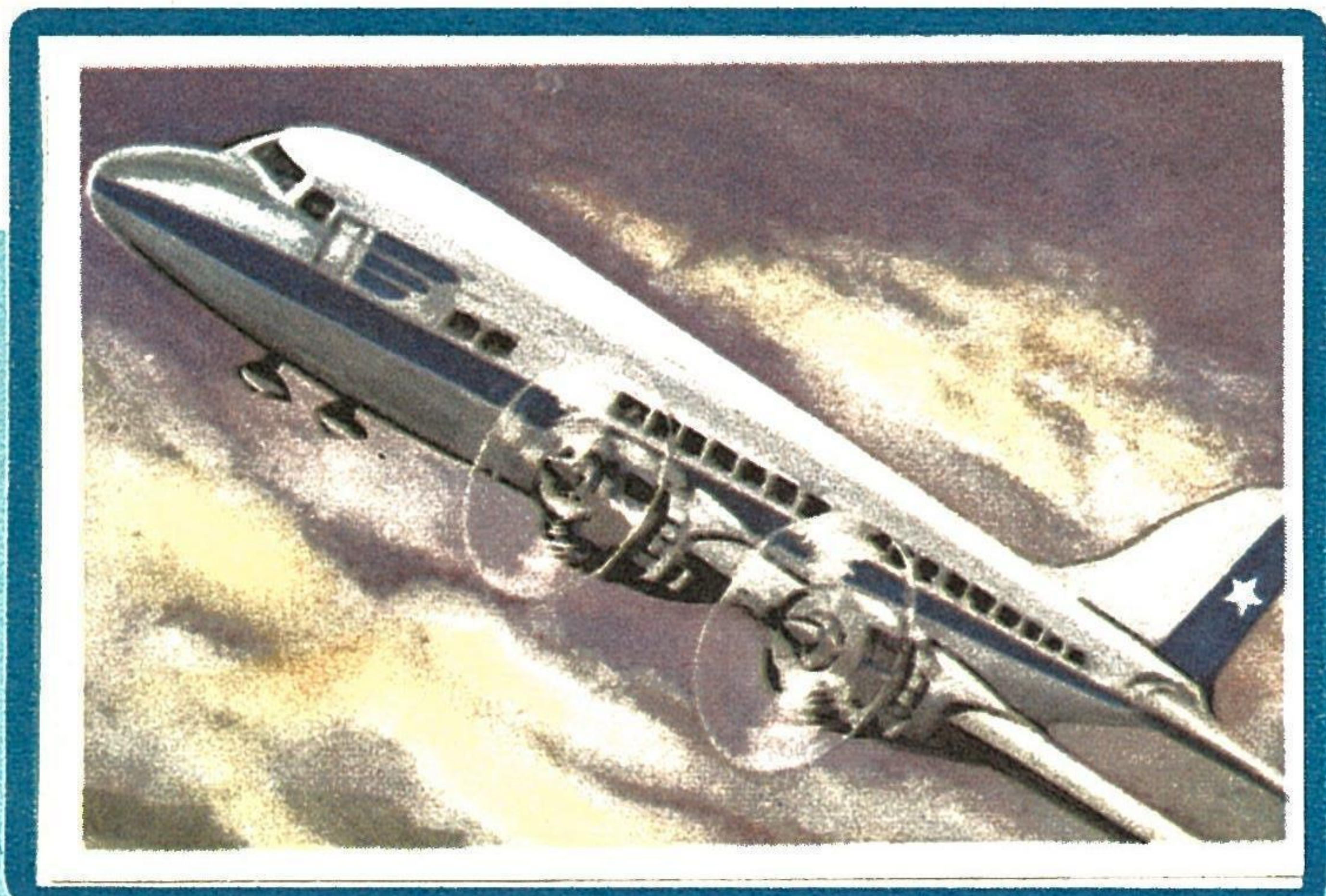
169.— **Douglas DC-6B:** cuadrimotor, monoplano, multiplaza, de color plateado con blanco y azul, norteamericano.

170.— **Hawker Hunter:** monoplano, monorreactor, de caza y bombardeo, biplaza y monoplaza, de color gris verdoso y manchas, inglés.

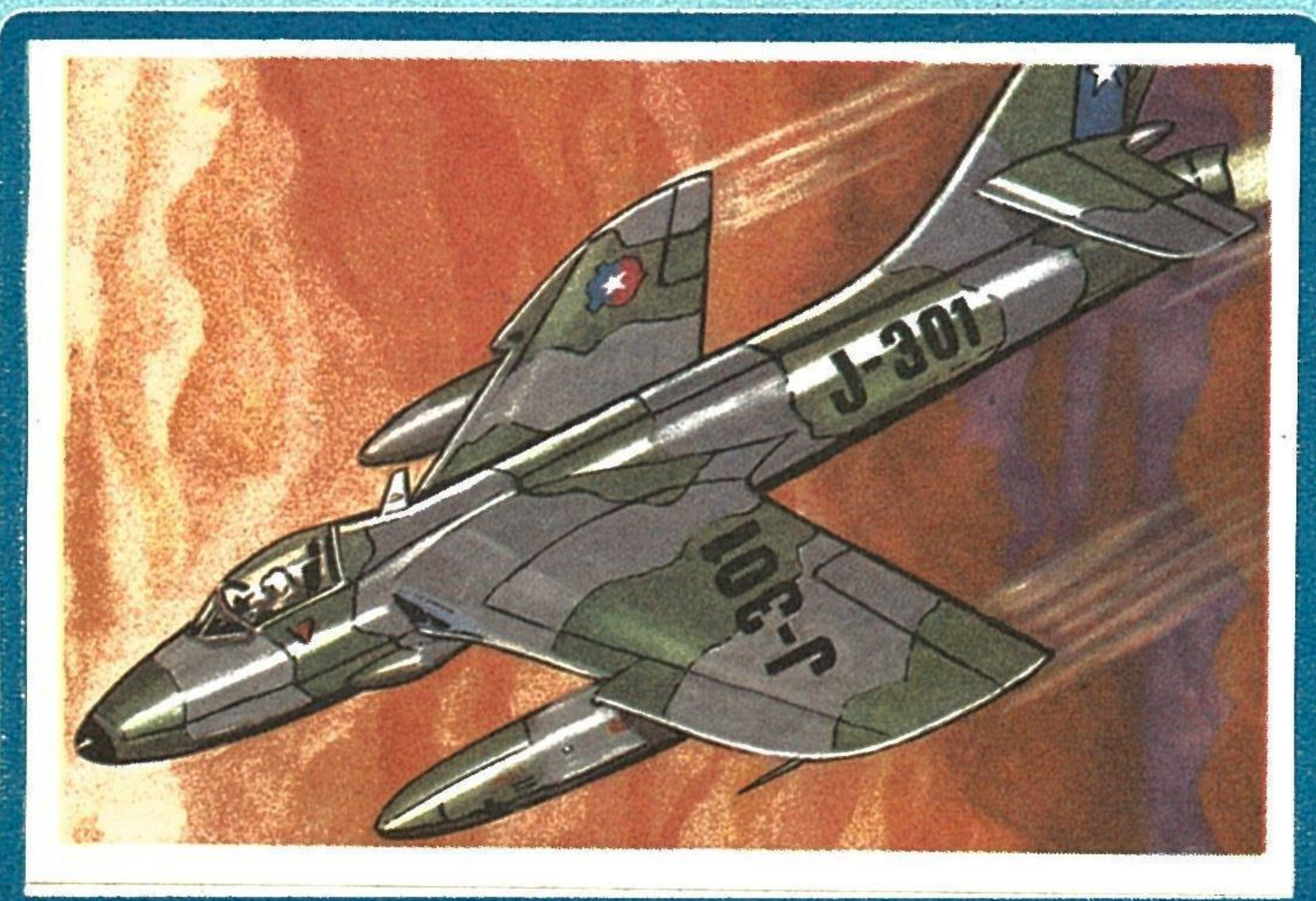
171.— **Hércules C-130:** monoplano, cuadrimotor, multiplaza, de color gris verdoso y manchado con celeste, norteamericano.

172.— **Hiller:** helicóptero multiplaza, de color gris oscuro, también de rescate, norteamericano.

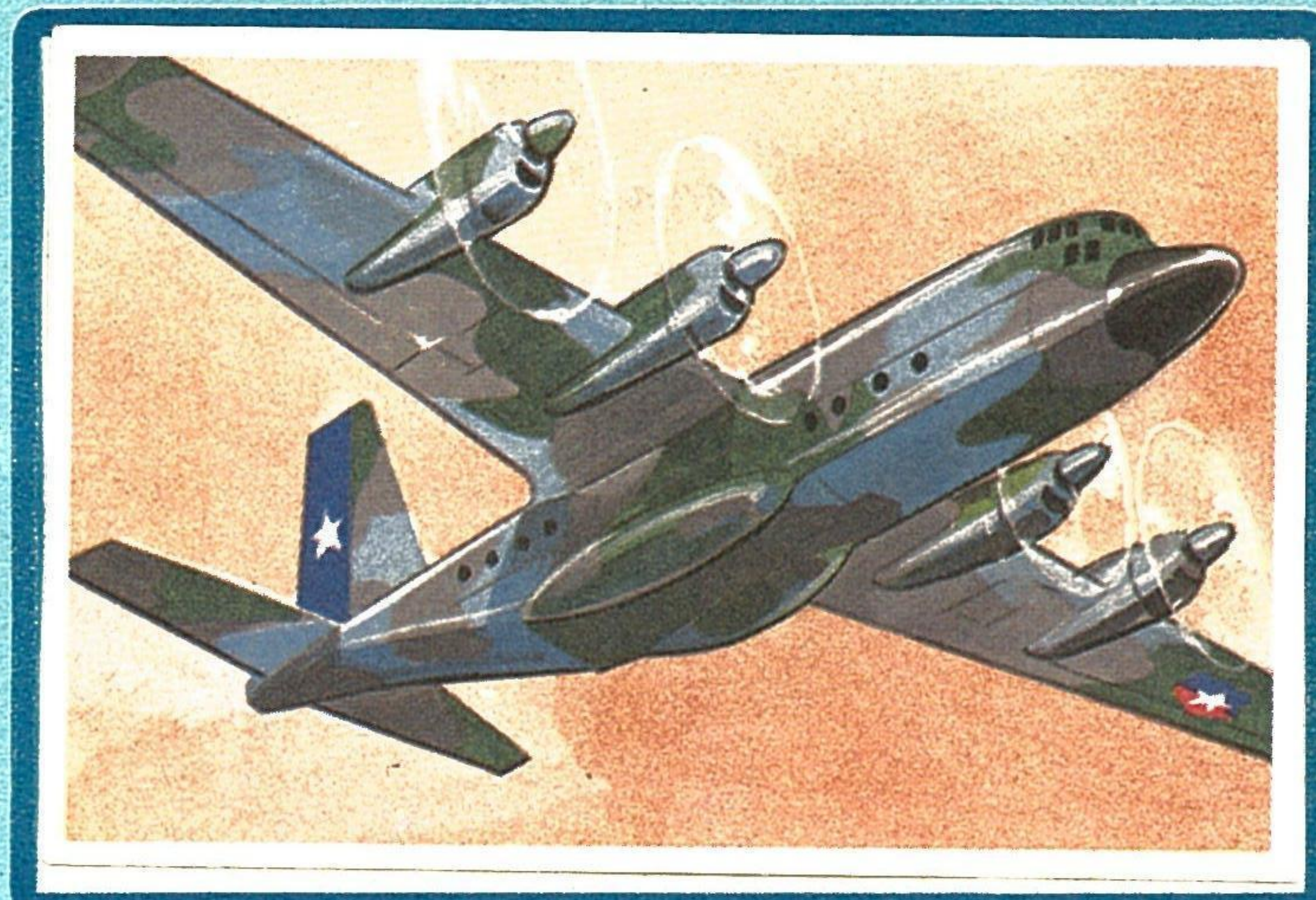
173.— **Blanik:** planeador biplaza, para instrucción y observación.



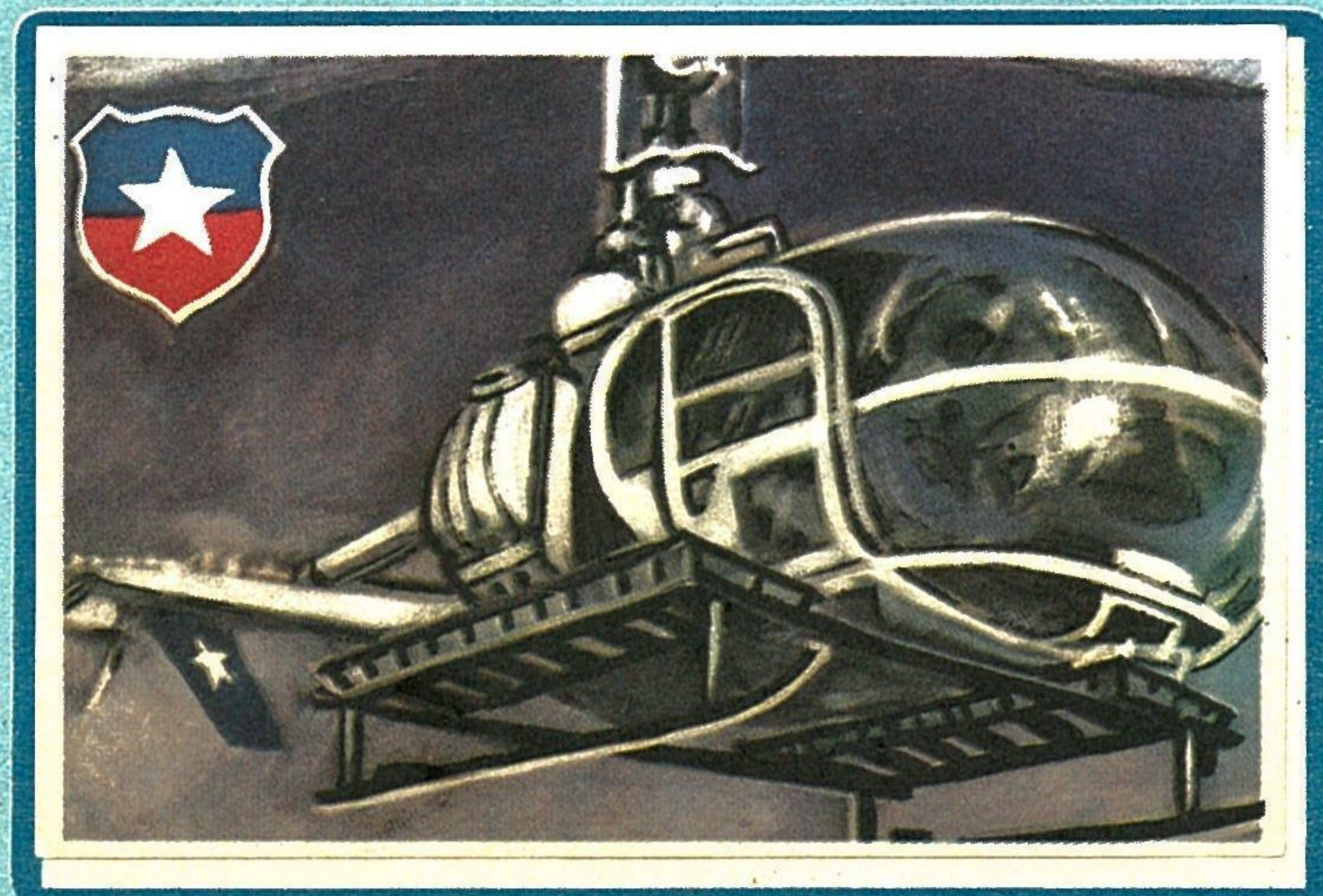
169



170



171

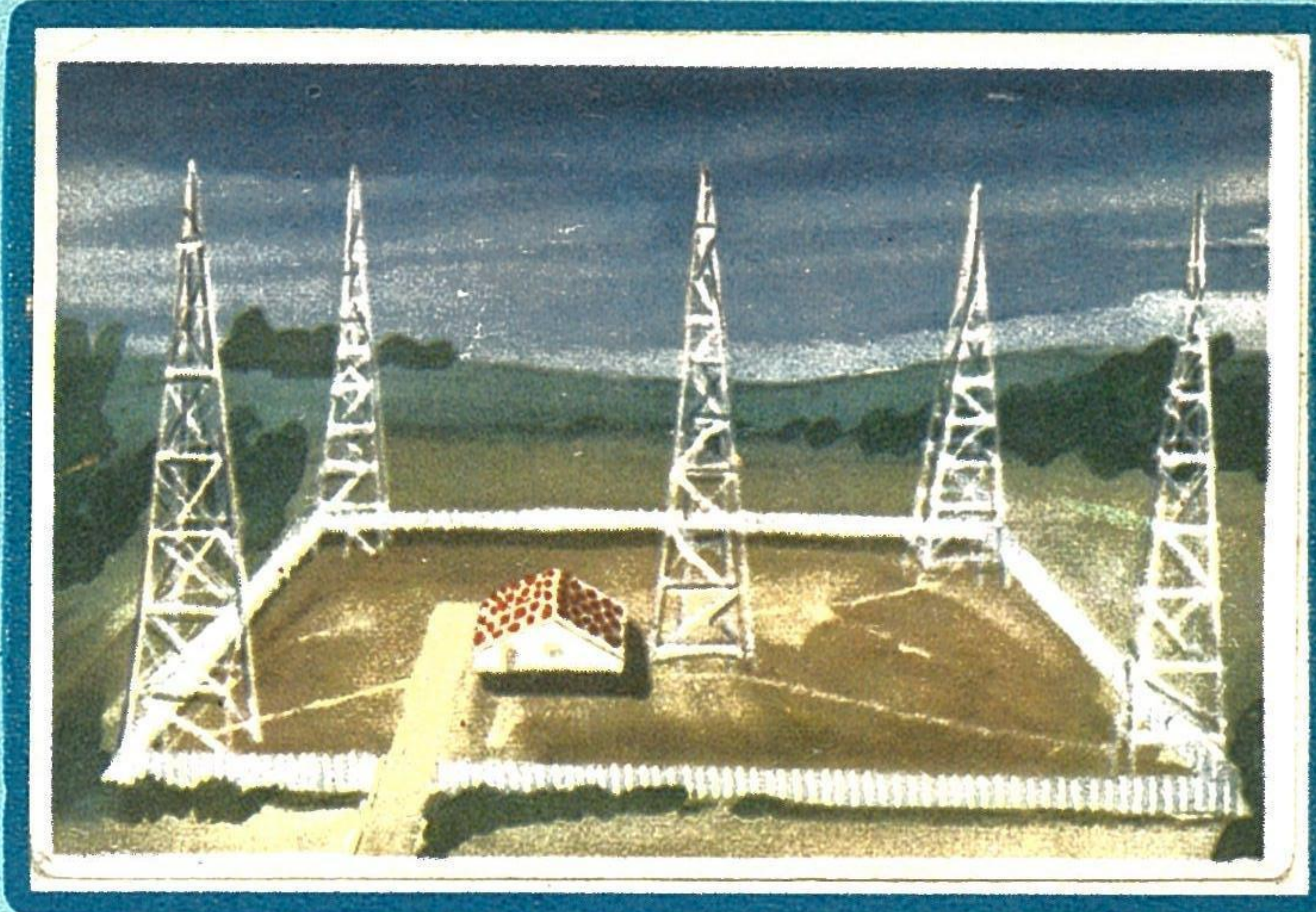


172



173

EL TIEMPO PARA VOLAR



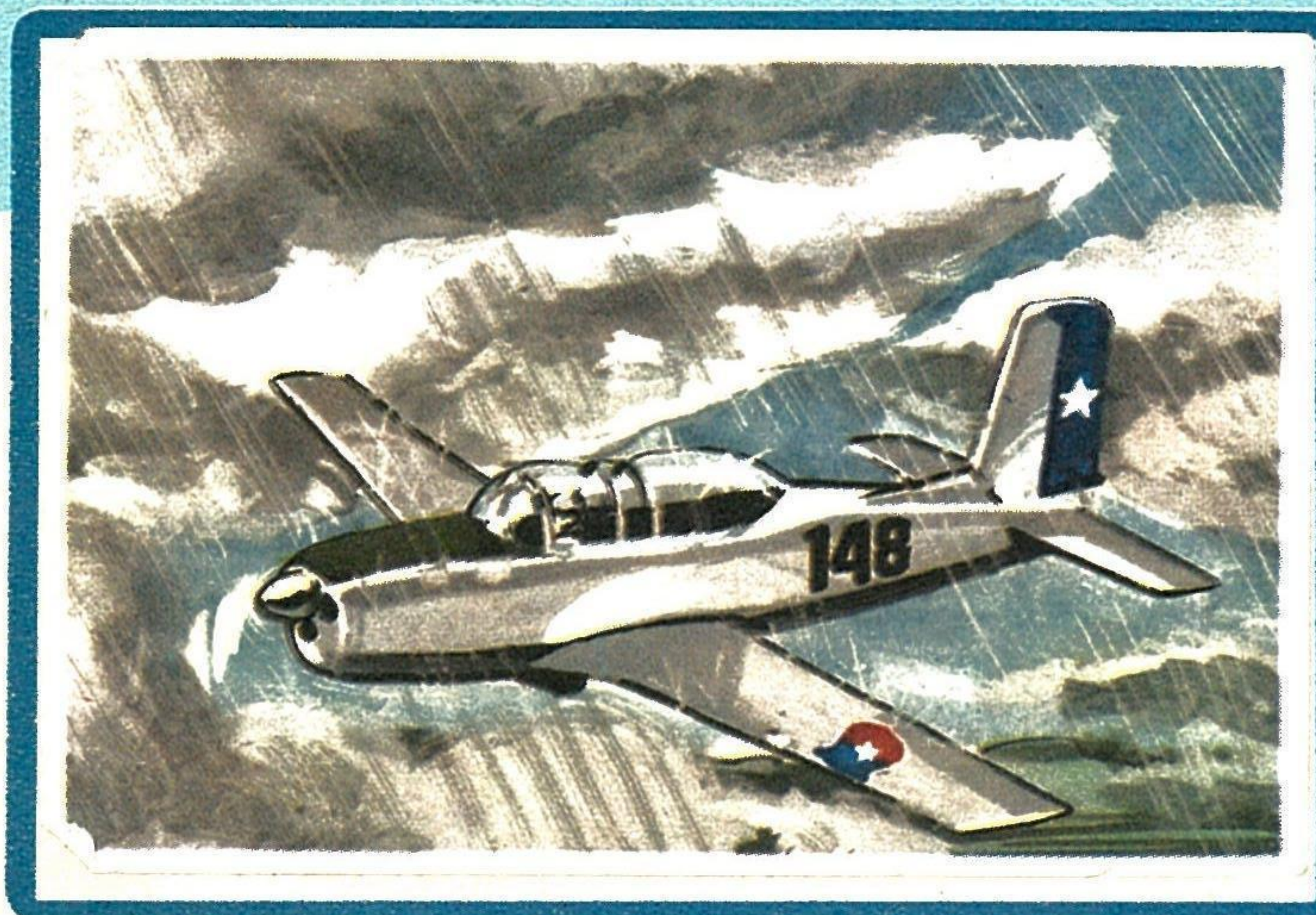
174



175



176



177

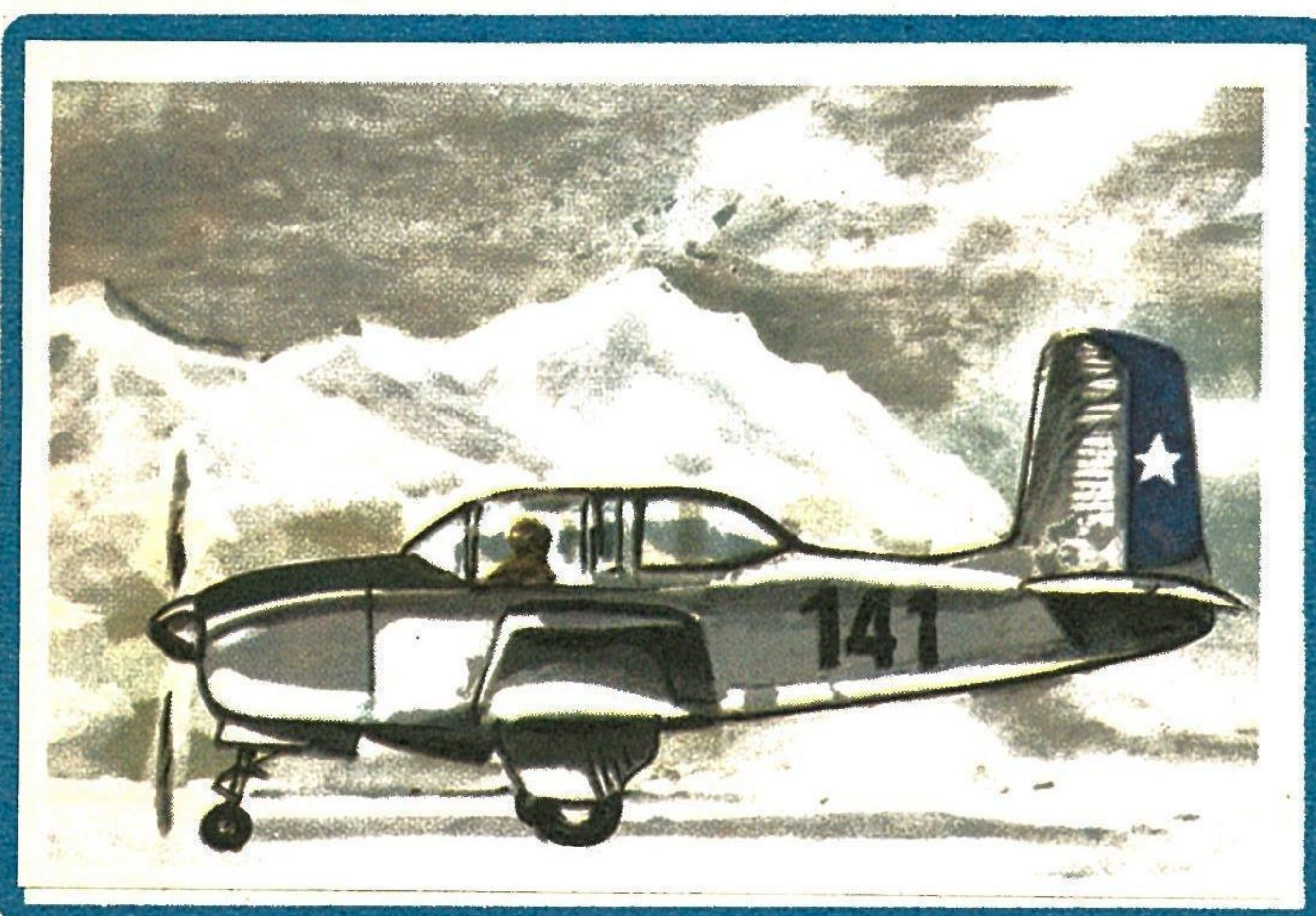
METEOROLOGIA

La meteorología, en física, trata de los meteoros, fenómenos entre los cuales está el estado del tiempo. (174)

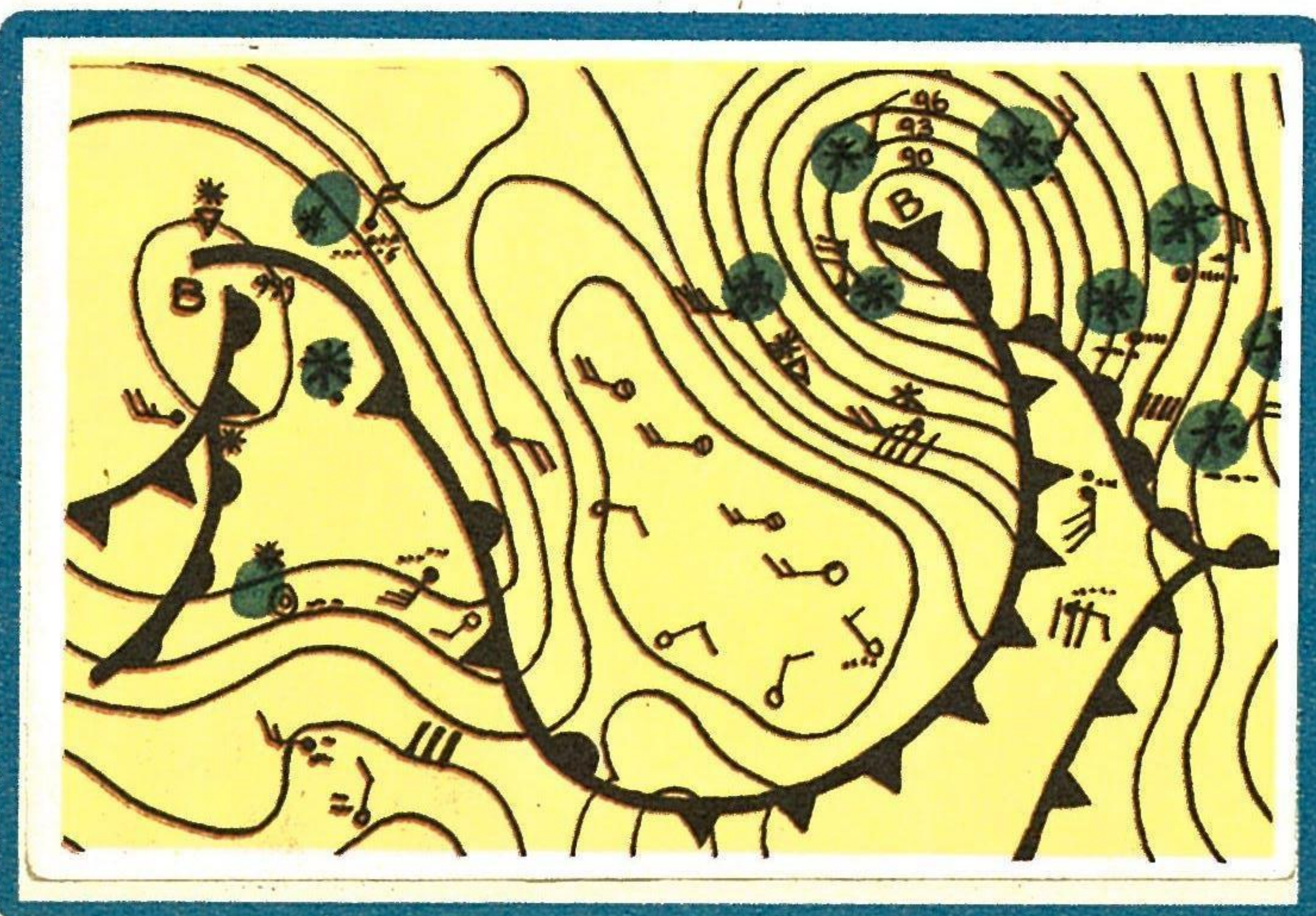
Mediante el estudio de la presión barométrica, humedad atmosférica, temperaturas, niveles de agua caída, estado nuboso, etc., se pueden predecir las variaciones del tiempo y si éste será favorable o no en determinadas zonas. (175, 176, 177, 178)

Se hacen "cartas sinópticas" (179) en las cuales los meteorólogos pueden "ver" el estado del tiempo y qué variaciones tendrá éste.

Así, en cualquier ruta aérea se podrá saber si habrá vientos desfavorables o favorables. (180)



178



179



180

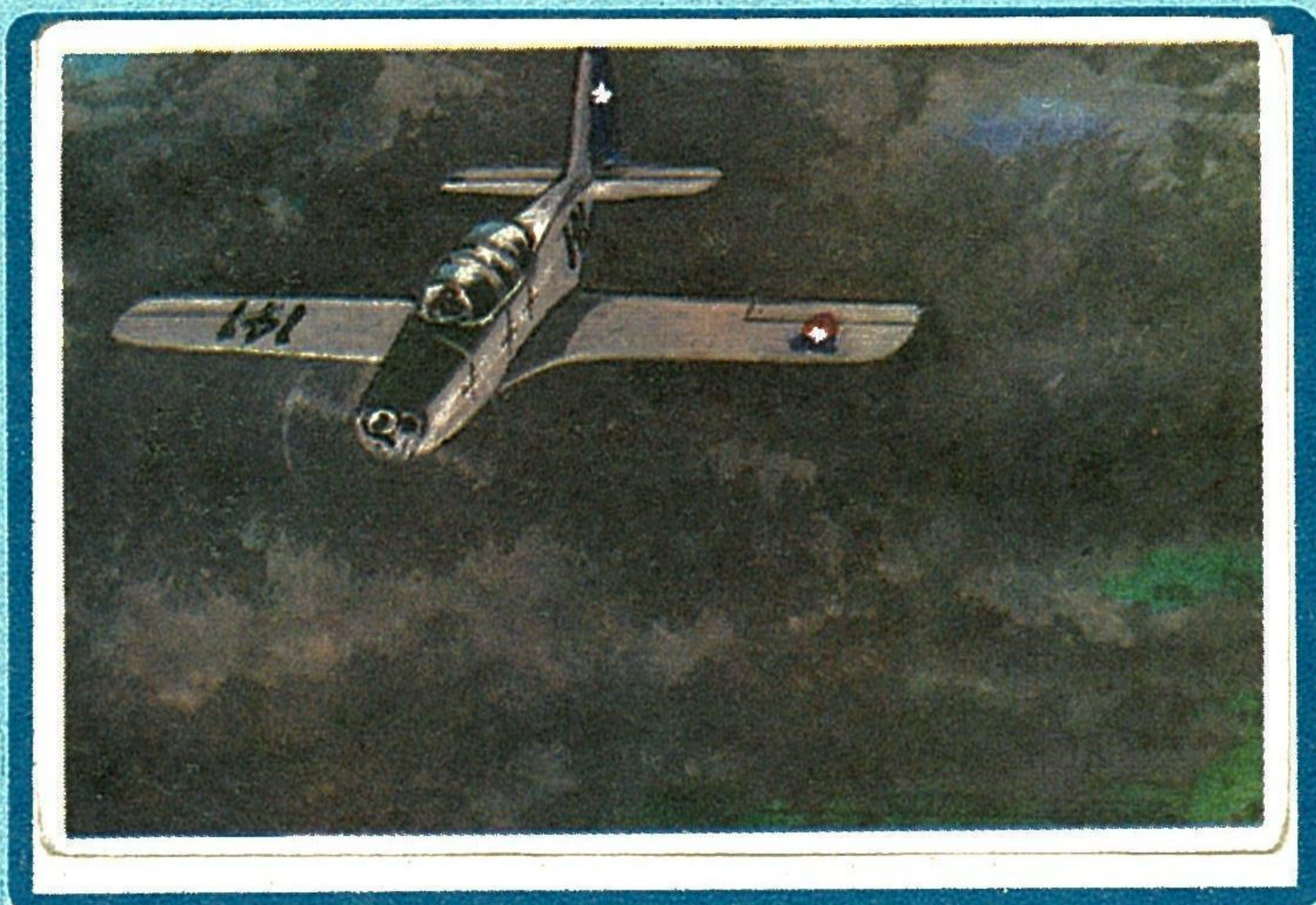
181



182



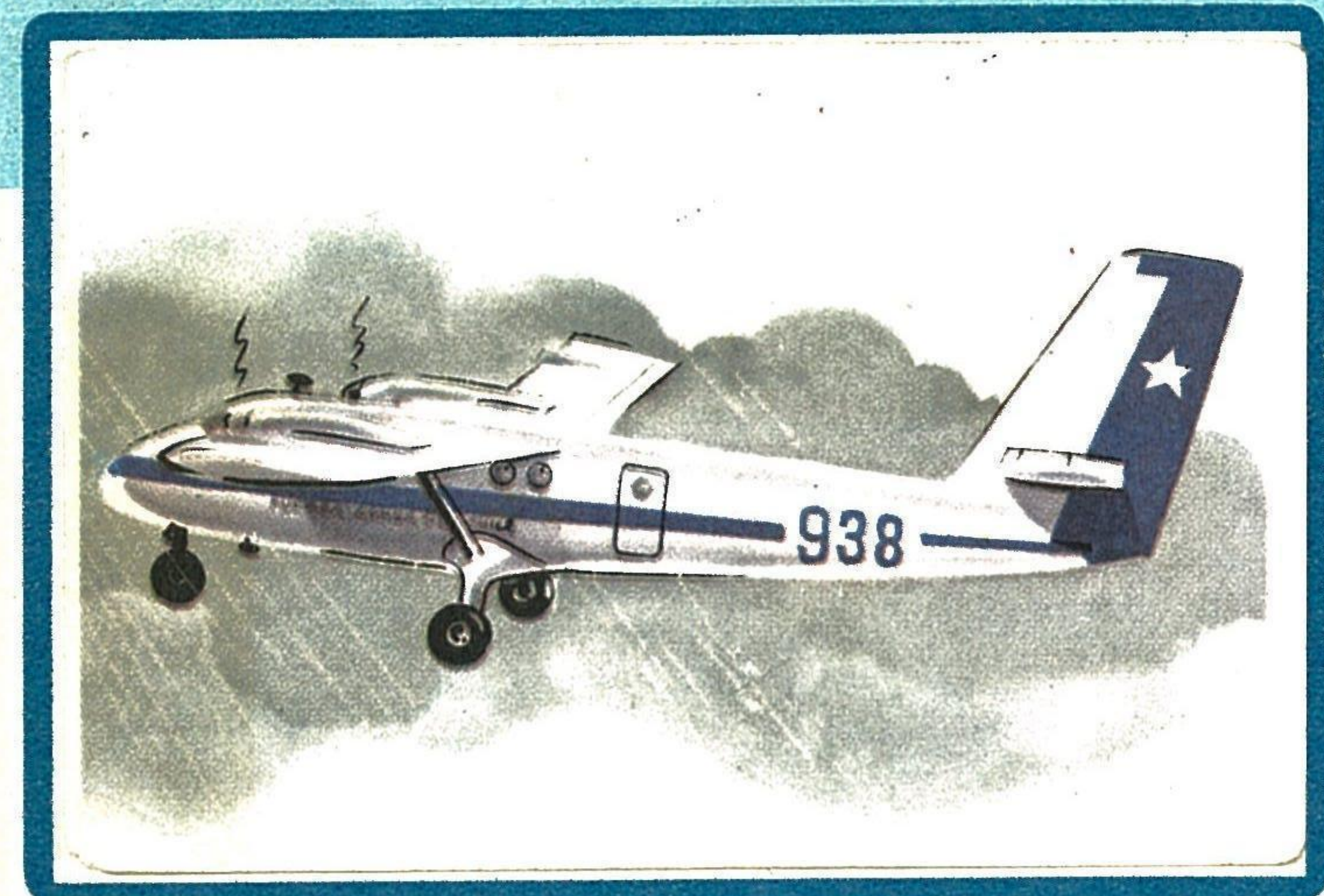
183



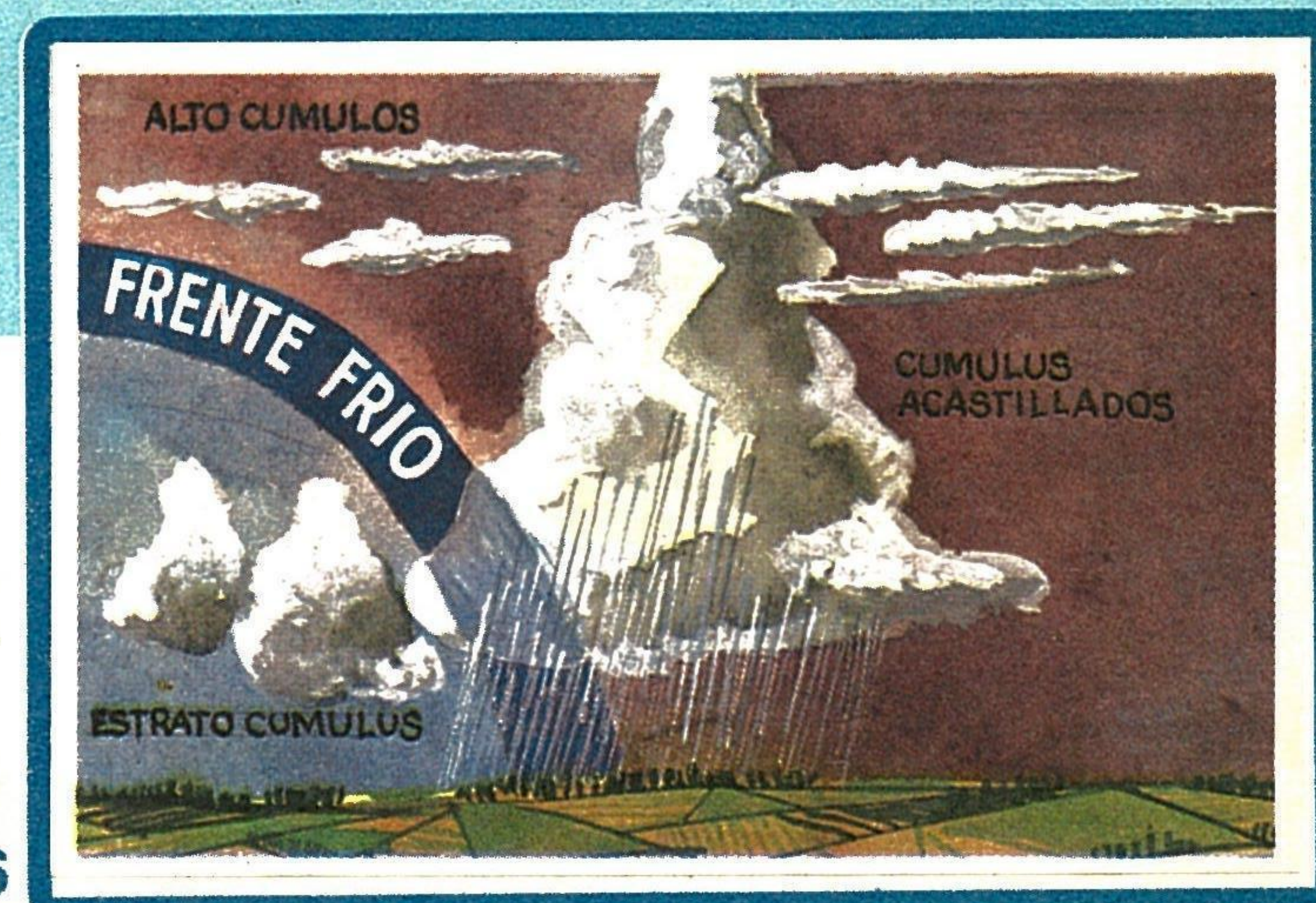
184



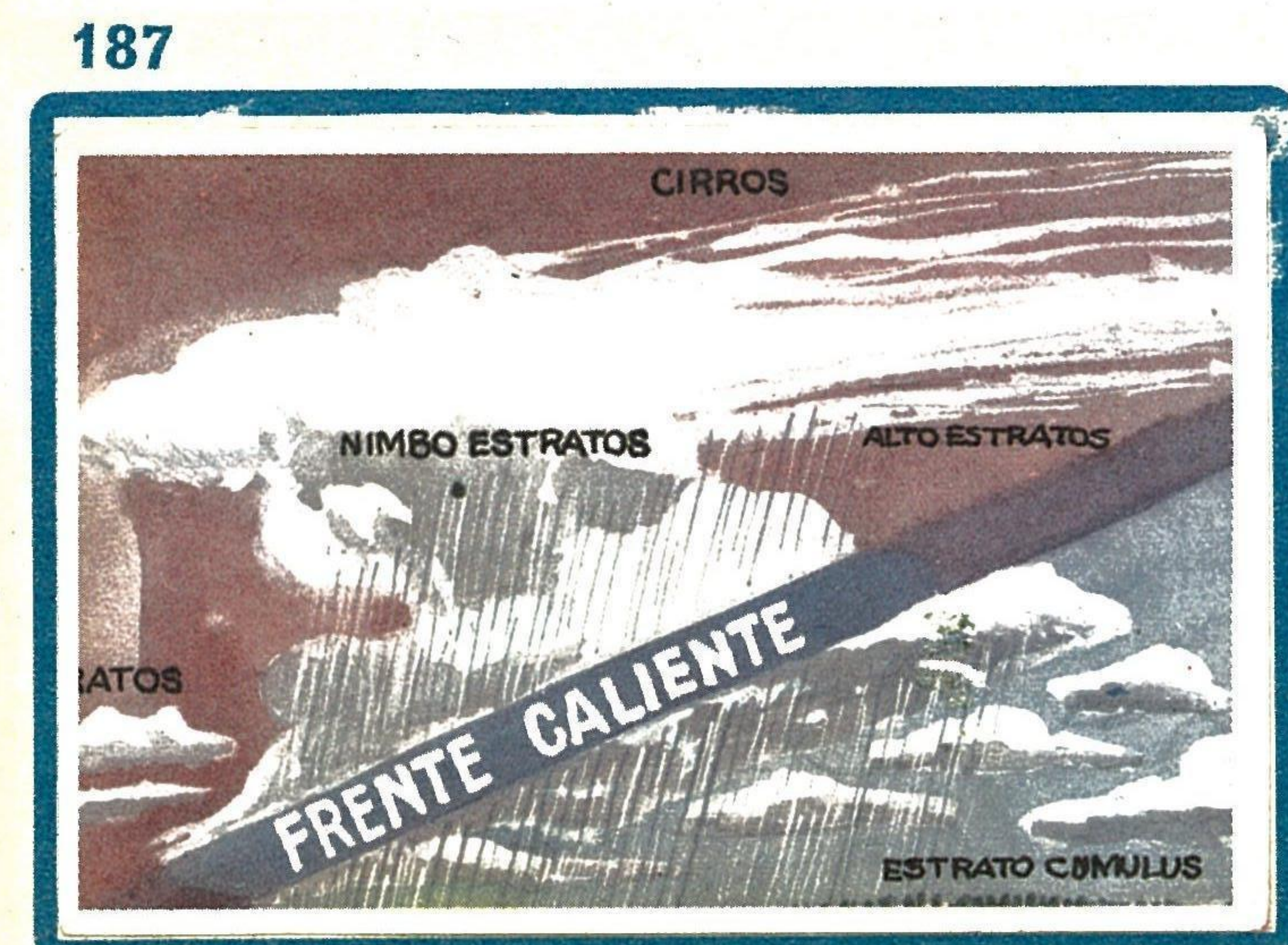
185



186



187



El Estado Nuboso o "Sucesión Nubosa" comprende los siguientes grupos o clases principales de nubes:

Cúmulus: (181) Nubes altas —3.000 a 8.000 metros—, en forma de motas de algodón blancas, brillantes y muy definidas, formadas por cristalillos de hielo. Indican buen tiempo.

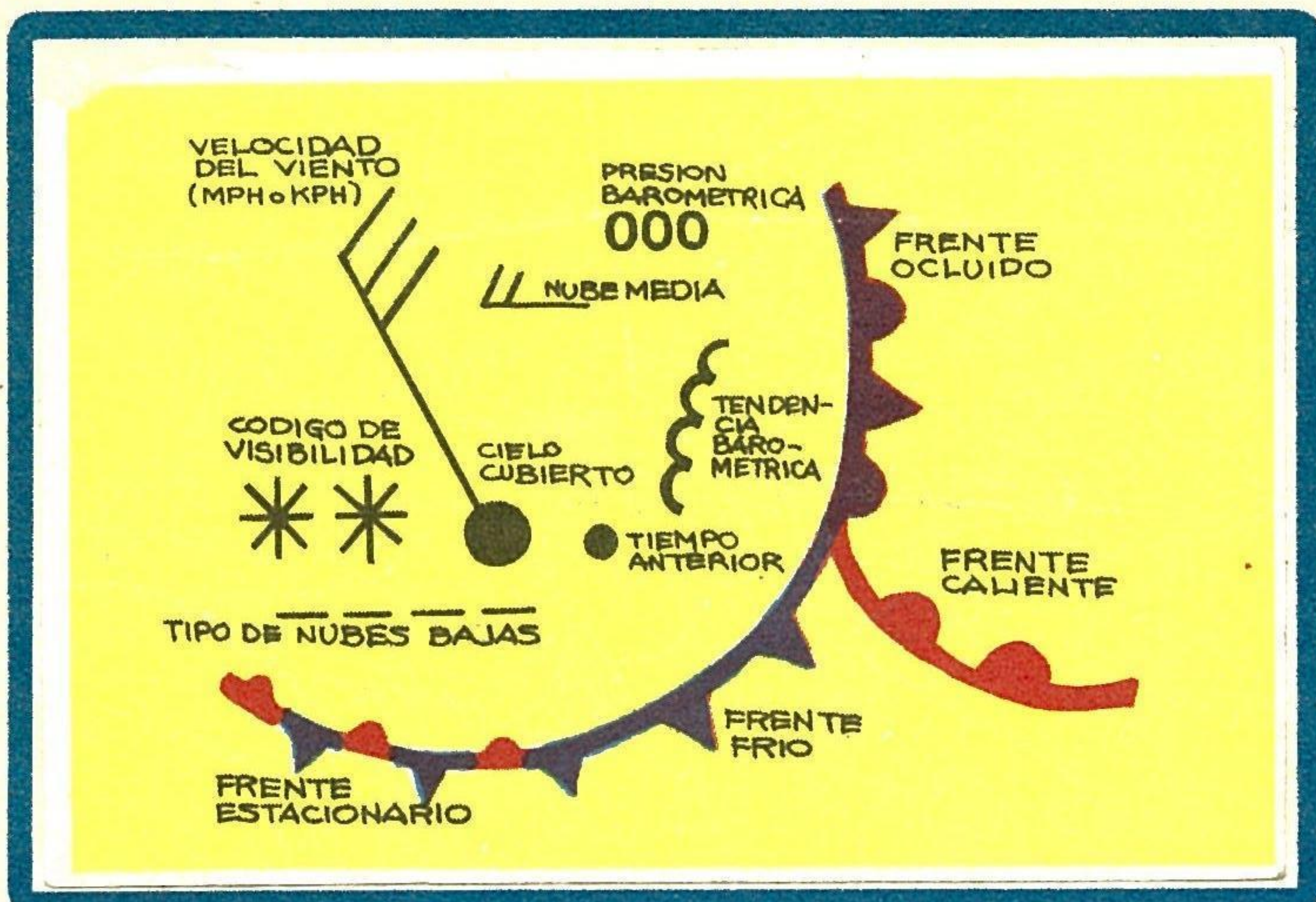
Estratus: (182) Nubes grises y bajas —1.000 a 3.000 metros—, formadas por gotitas de agua. Indican cambio de tiempo.

Nimbus: (183) Nubes difusas, grises y bajas —de 100 a 1.000 metros—, que se mueven rápido. Indican mal tiempo y producen lluvias persistentes, por sus gotitas de agua.

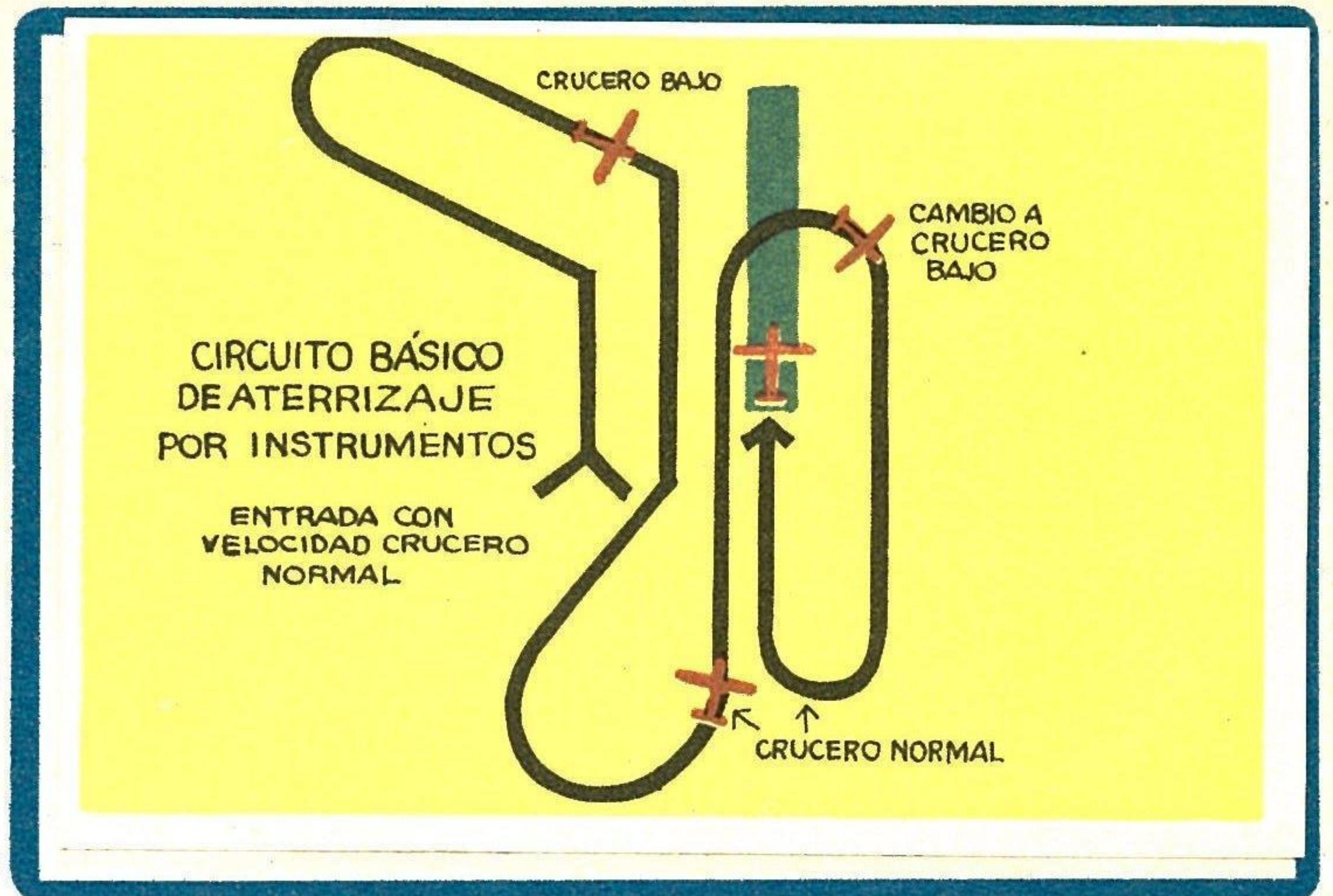
Cirrus: (184) Nubes altas —10.000 a 13.000 metros—, formadas por cristalillos de hielo. Indican buen tiempo.

Los aviones modernos pueden afrontar los cambios de tiempo gracias a los instrumentos de a bordo y pueden proseguir su vuelo aún al atravesar zonas de tormenta (185).

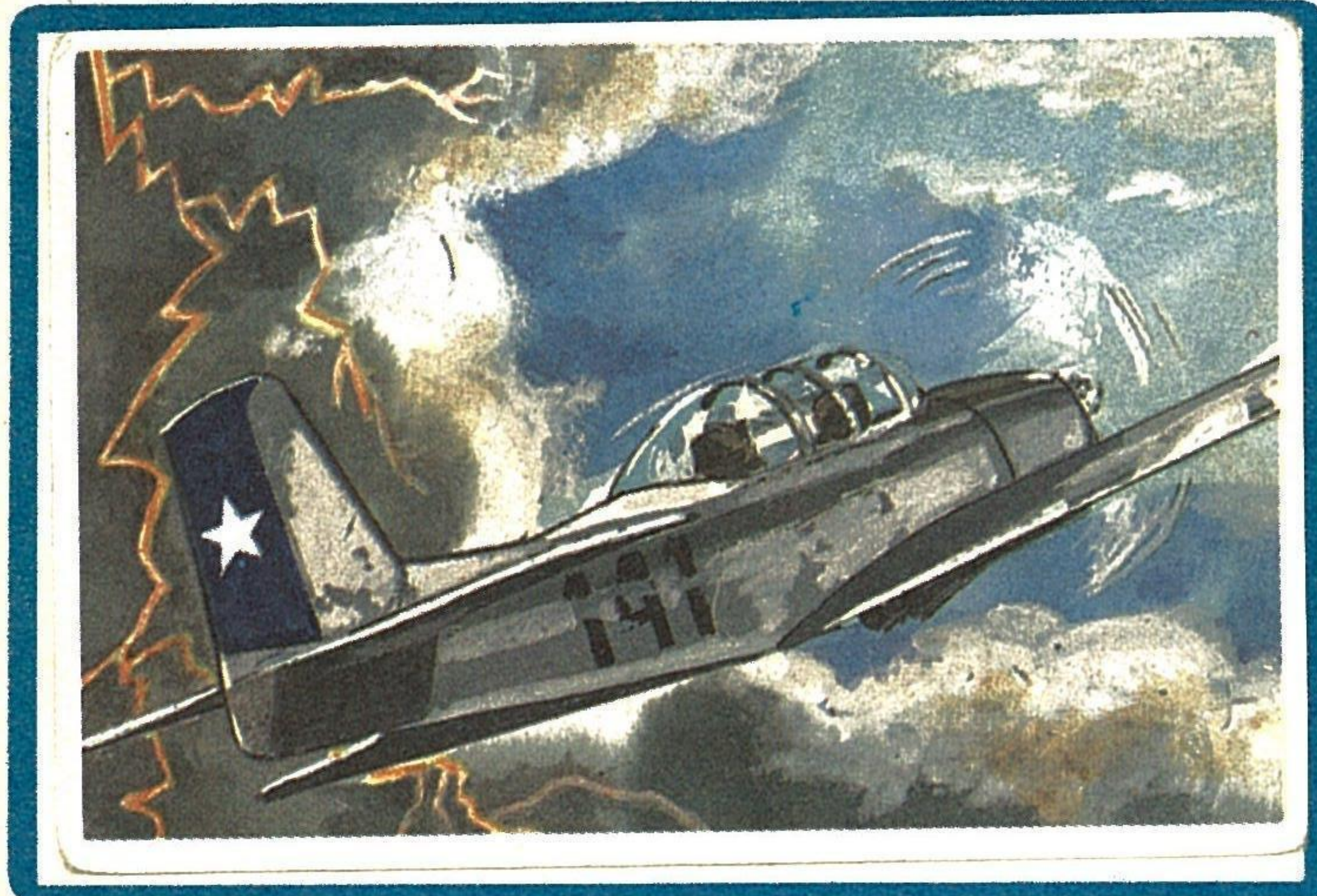
Los cambios atmosféricos se deben a los "frentes meteorológicos", o zonas de diferentes presiones o temperaturas (186-187).



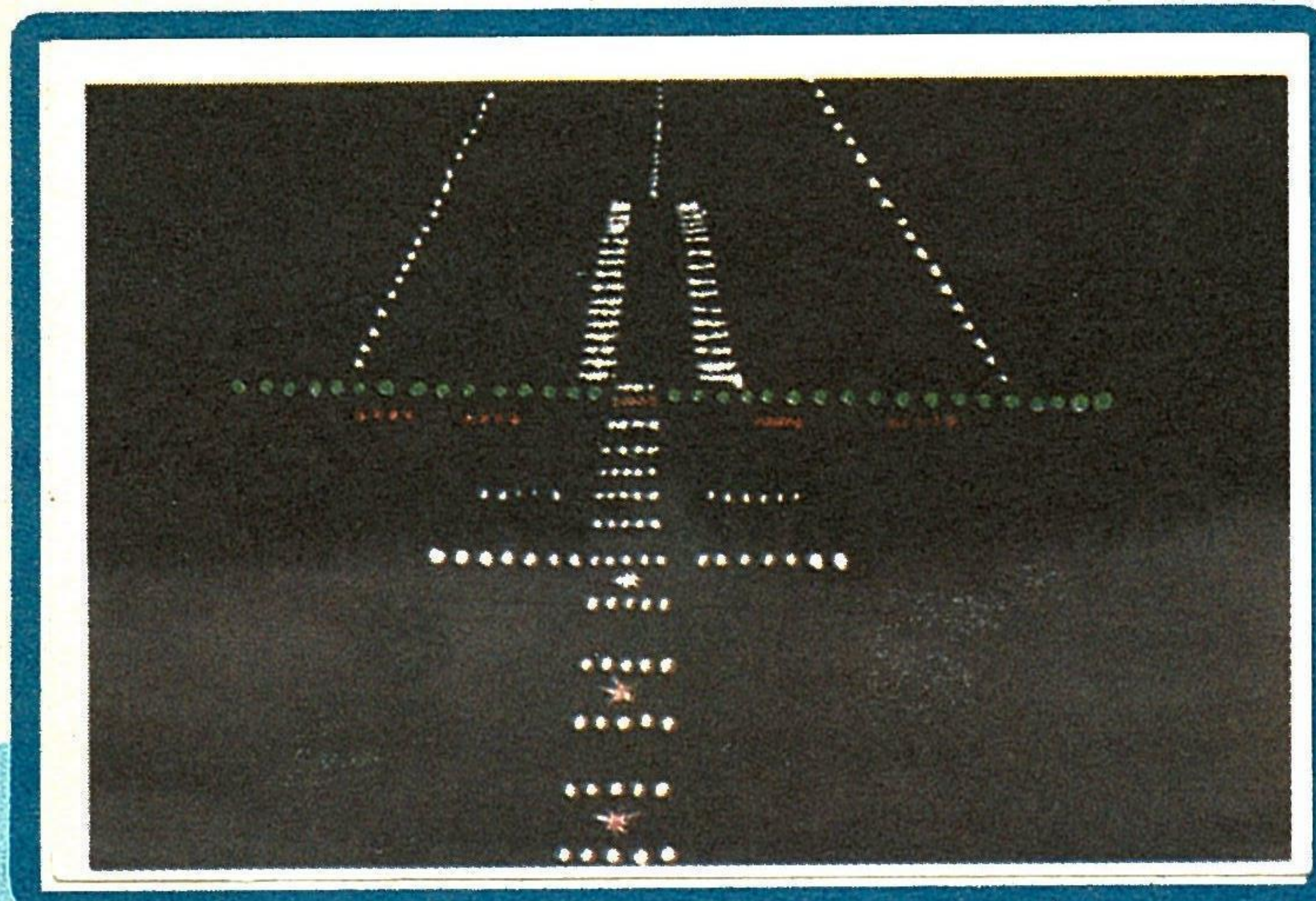
188



189



190



191

Las cartas sinópticas tienen, para cada fenómeno atmosférico, un signo que lo identifica; así se marcan las cartas de vuelo y el piloto puede leer en ellas los posibles tropiezos que hallará en su ruta. (188)

Los pilotos pueden despegar o aterrizar guiándose sólo por los instrumentos de a bordo (189), aunque exista mala visibilidad o tormenta. (190) Los pilotos reciben una "tarjeta de vuelo instrumental" una vez que han pasado con éxito su entrenamiento.

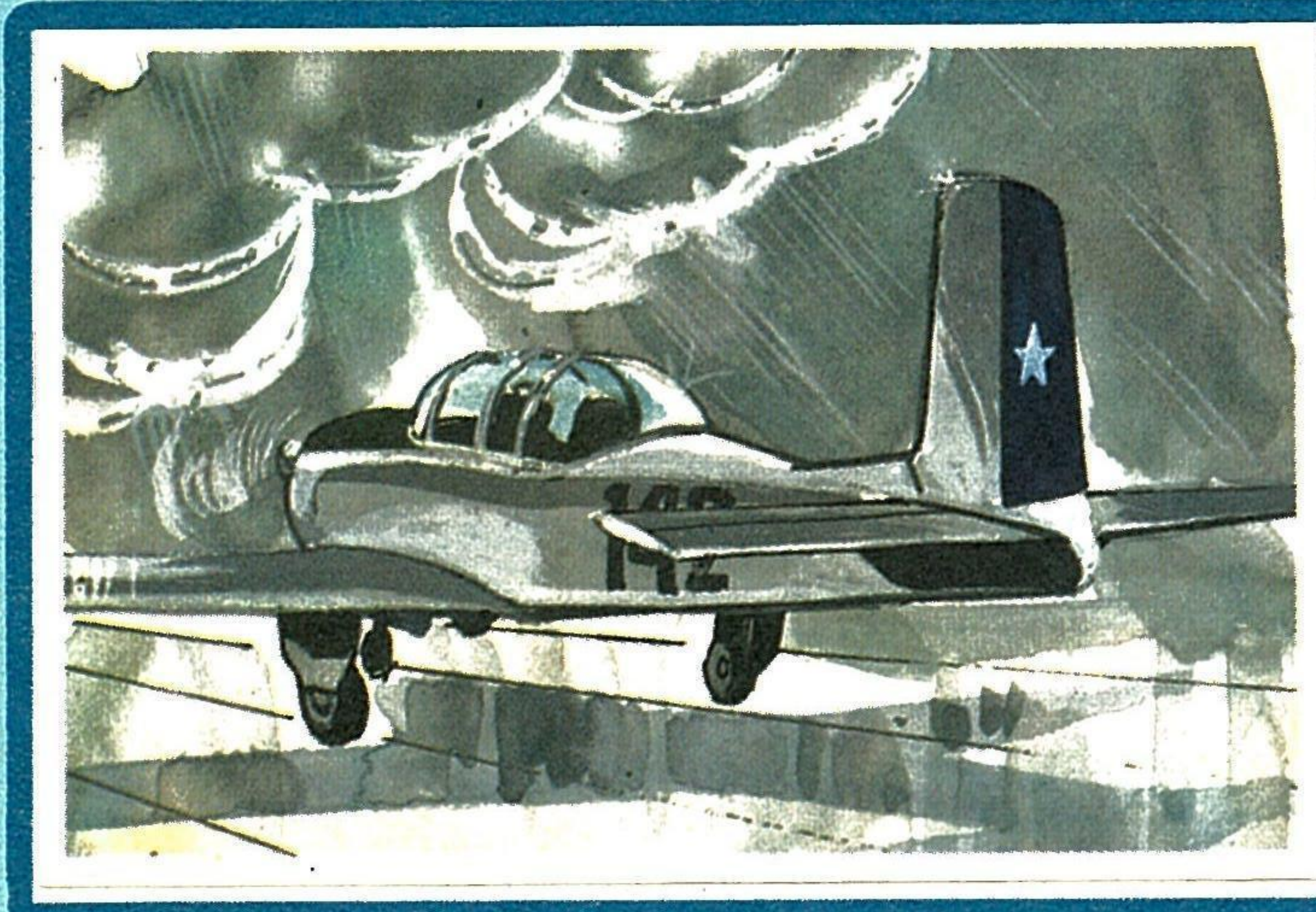
Las ayudas más importantes para un piloto son: la iluminación en la pista (191) y los instrumentos electrónicos, que le permitirán aterrizar aun sin visibilidad. (192)

Estos instrumentos que establecen contacto entre el avión y la torre de Control son:

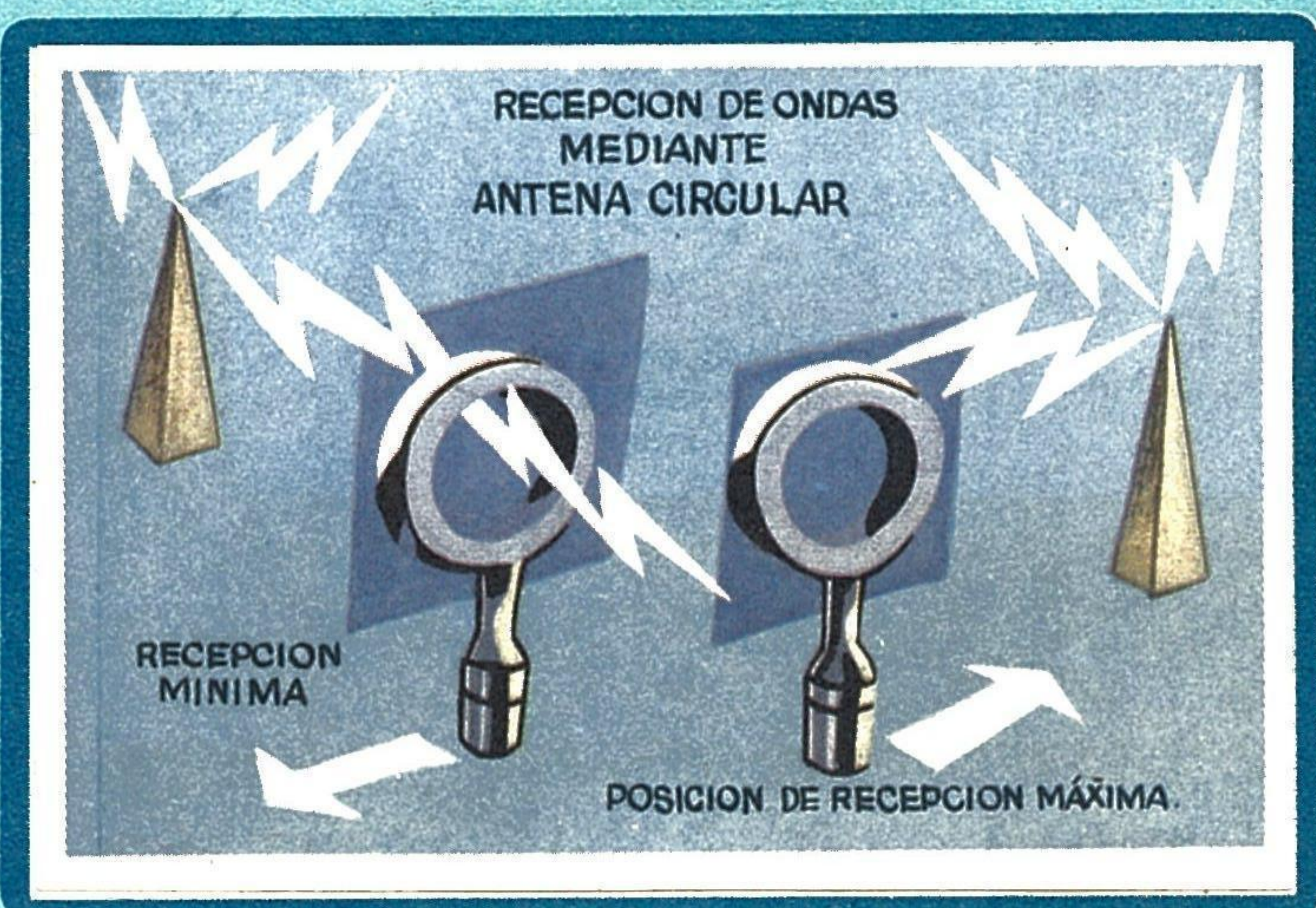
—**Antena circular para recepción de ondas.** (193)

—**Radiofaros direccionales.** (194)

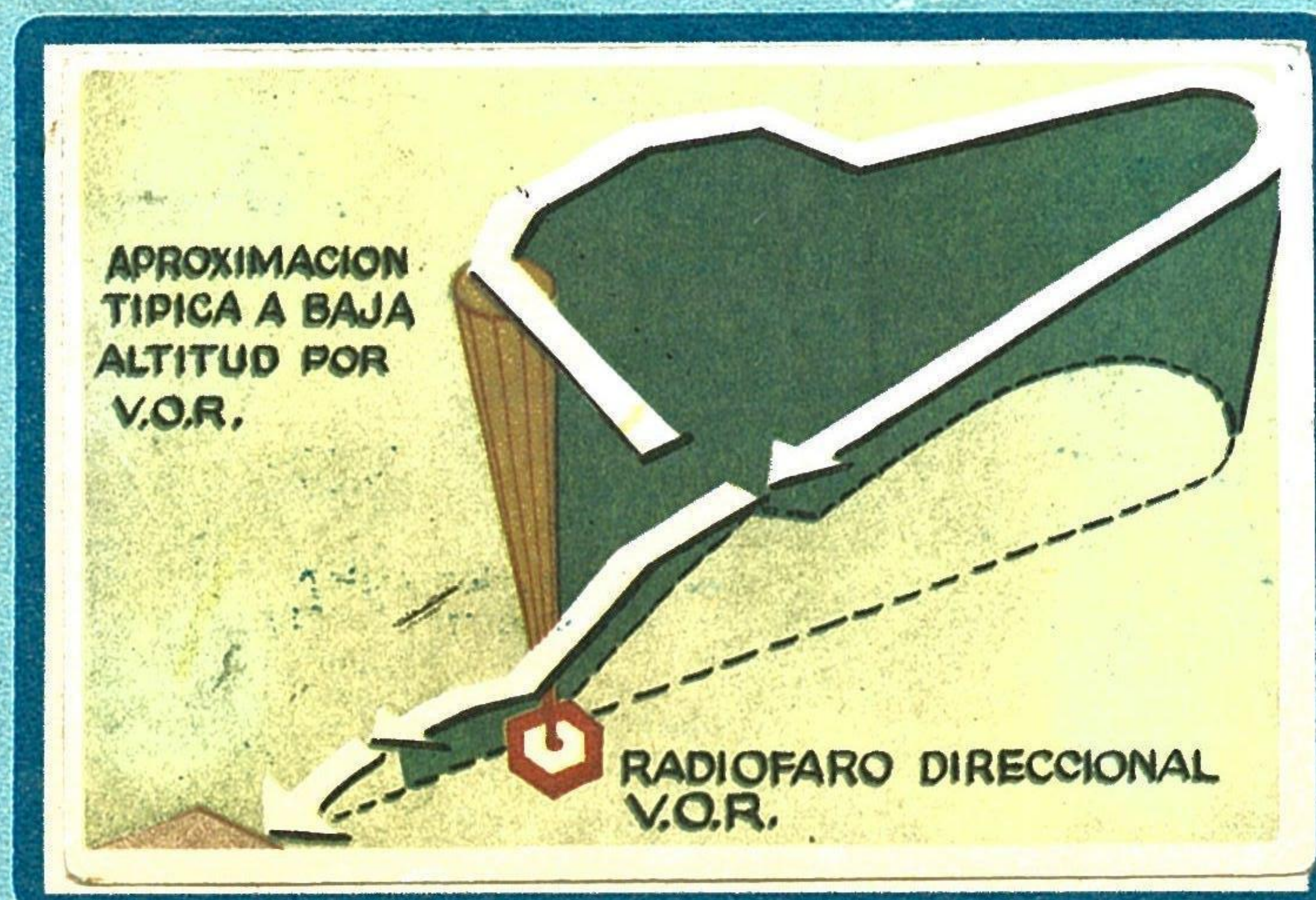
—**Aerovías,** que marcan en los instrumentos el "camino" por el cual debe volar el avión. (195)



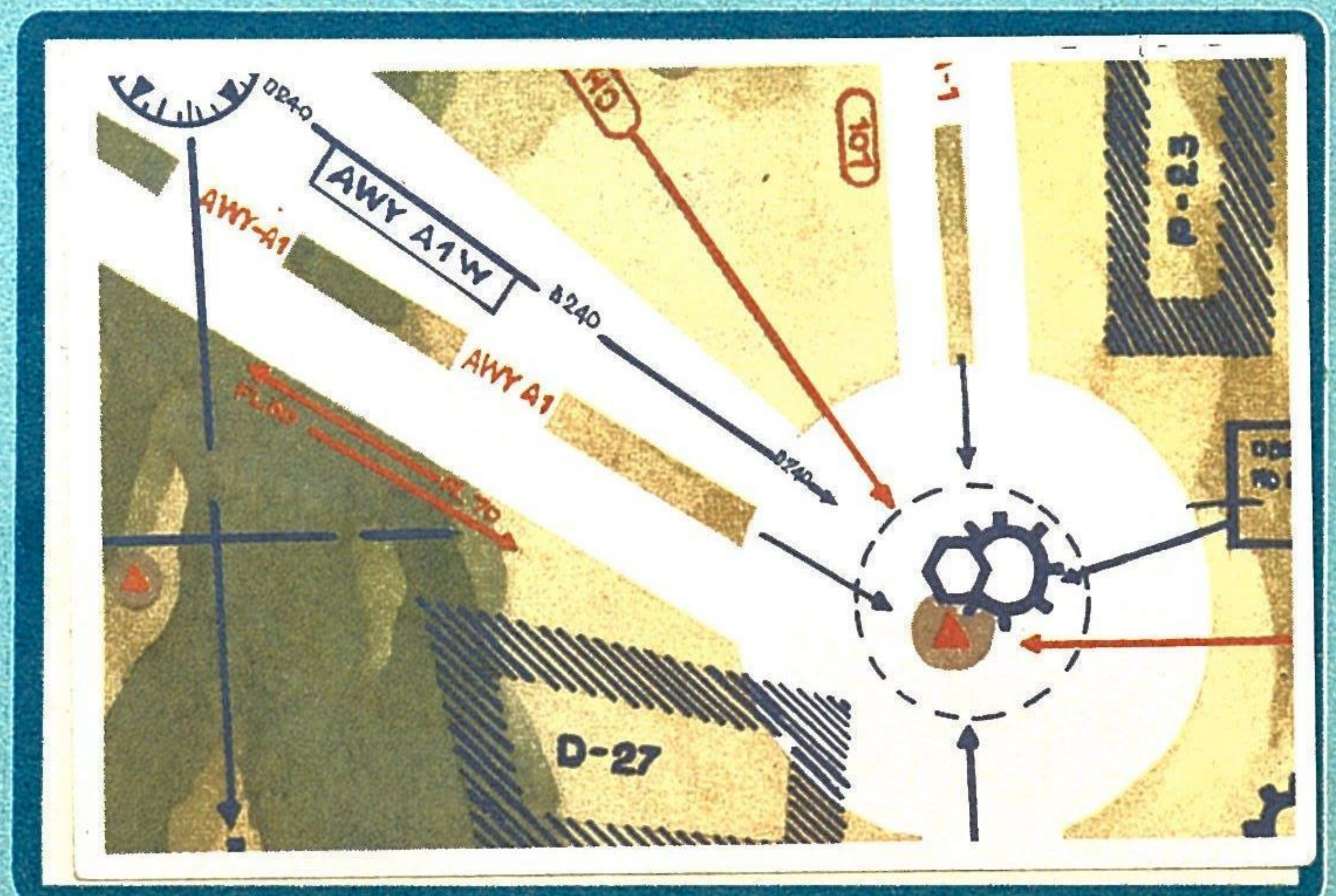
192



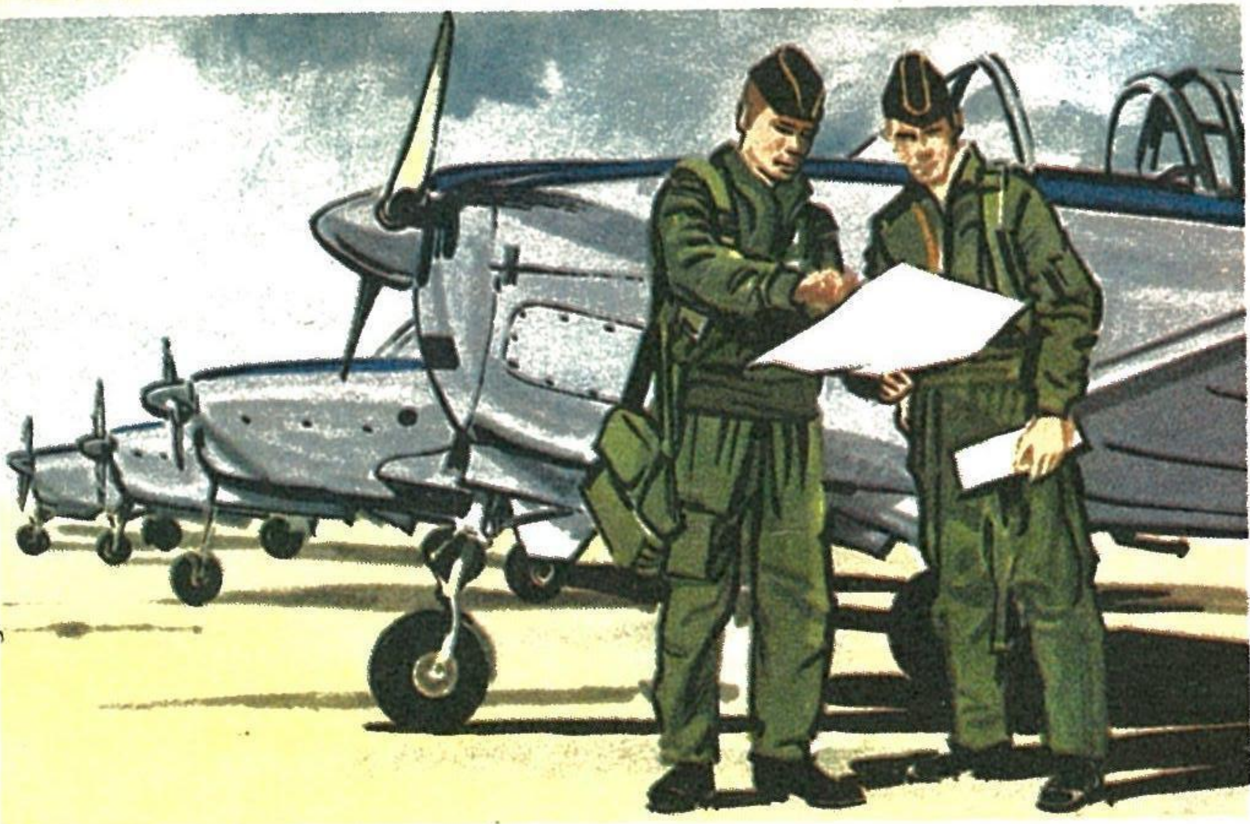
193



194



195


196

COMO SE FORMA UN PILOTO

En el primer año los Cadetes tienen una preparación militar común. En el segundo, son separados según sus capacidades y aptitudes para los diversos escalafones. En el tercer año, se especializan primariamente, y egresan como Subtenientes (196).

Los Subtenientes del Aire se trasladan a "Cerro Moreno", donda vuelan aviones a reacción y realizan un curso para complementar sus conocimientos como Pilotos de Guerra (197).

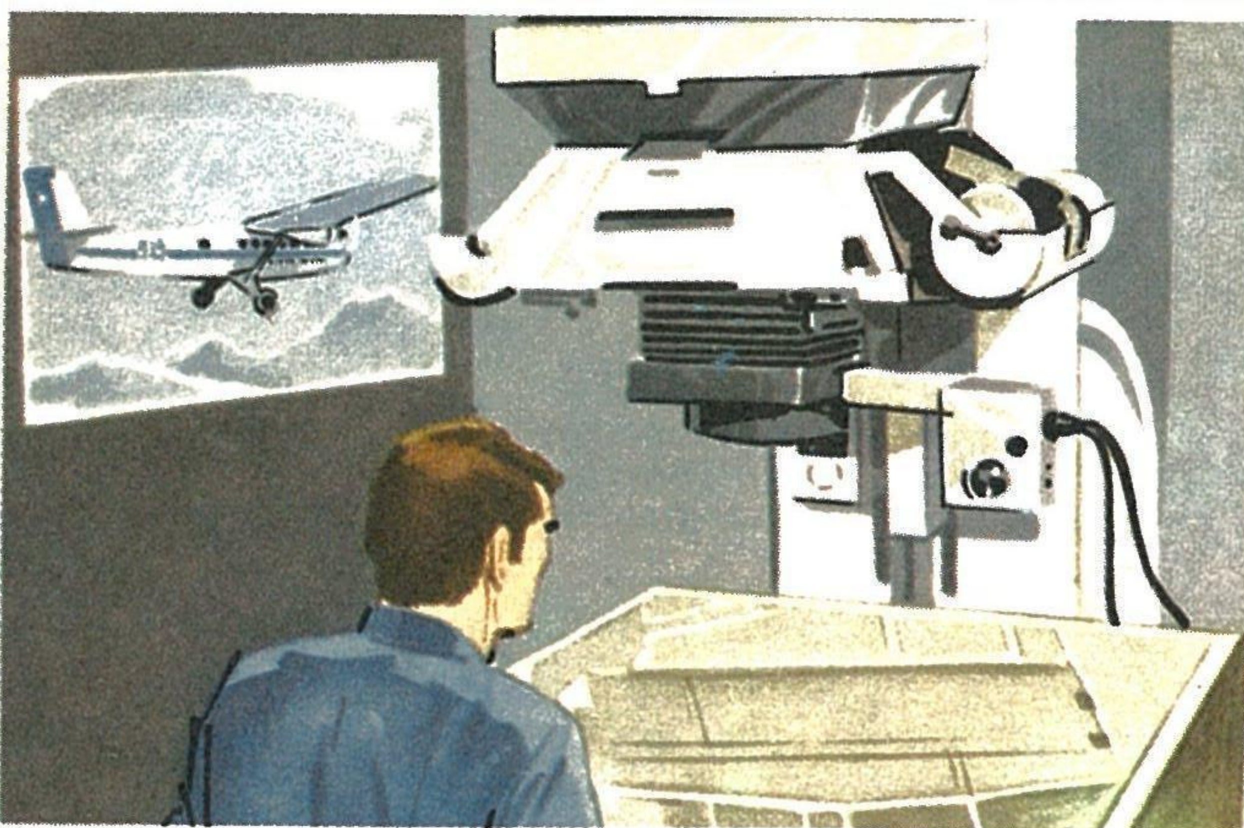
Los Subtenientes Ingenieros son destinados a la Academia Politécnica Aeronáutica, donde se titulan como Ingenieros Aeronáuticos; realizan trabajos para cartas y mapas (198: Servicio Aéreo Fotogramétrico, "SAF").

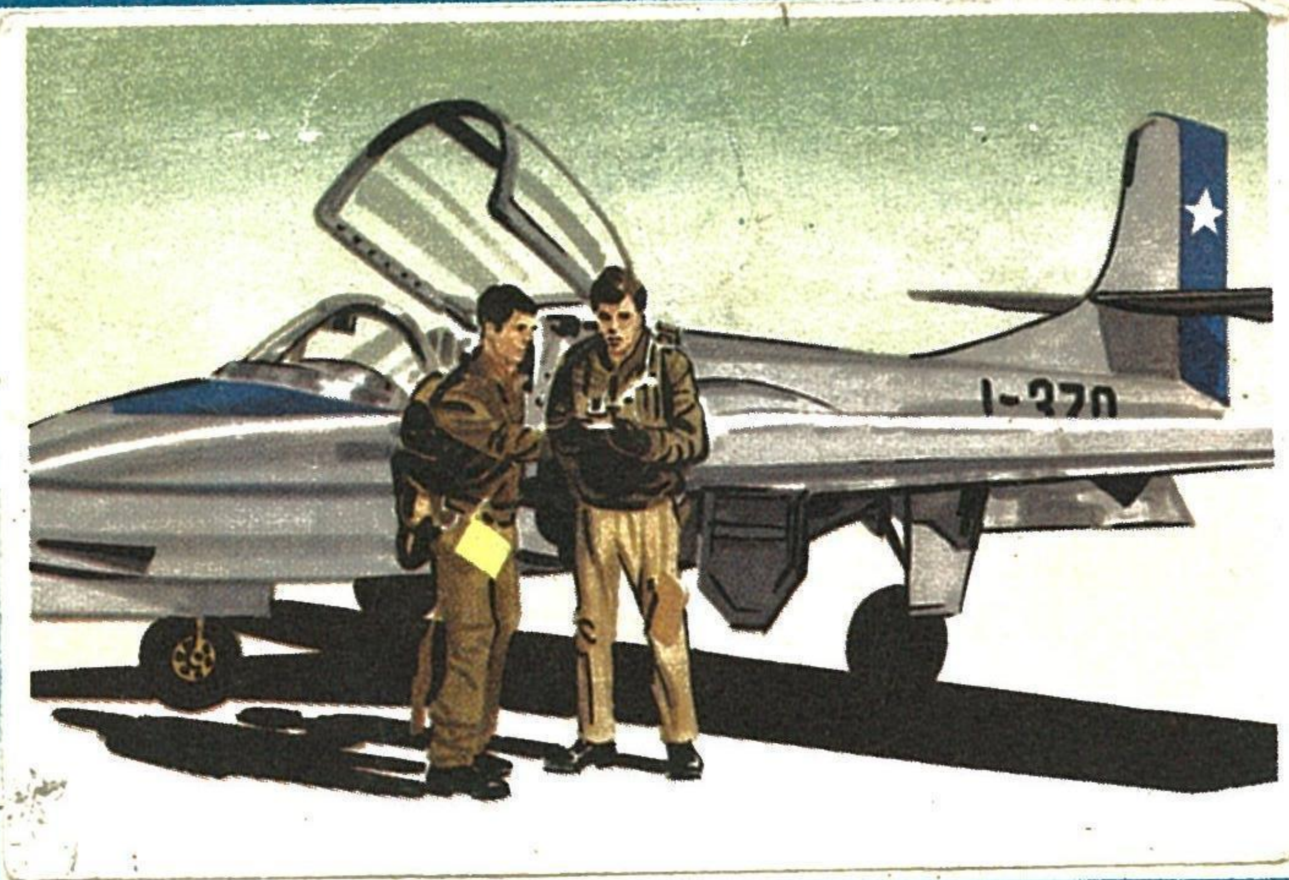
Los otros Subtenientes también son destinados a la A.P.A. para especializarse (199-200).

En el segundo año el Subalférez del Aire aprende a volar en un avión de instrucción a hélice "Mentor". Terminado este curso, recibe el título de "Piloto Militar" (201).

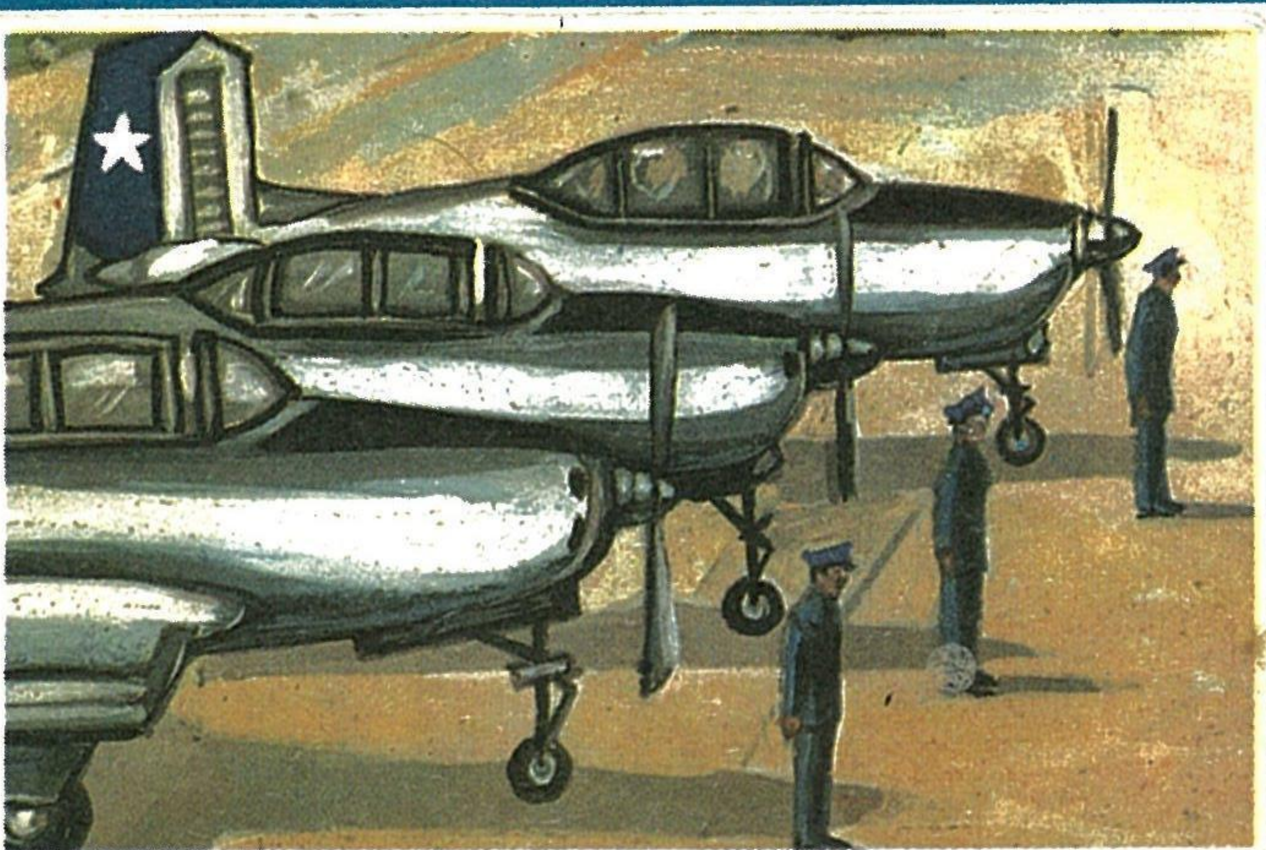
En el tercer año el Alférez del Aire aprende a volar en el avión a reacción "T-37". Terminado este Curso, el alumno está listo para recibir su título de "Piloto de Guerra".

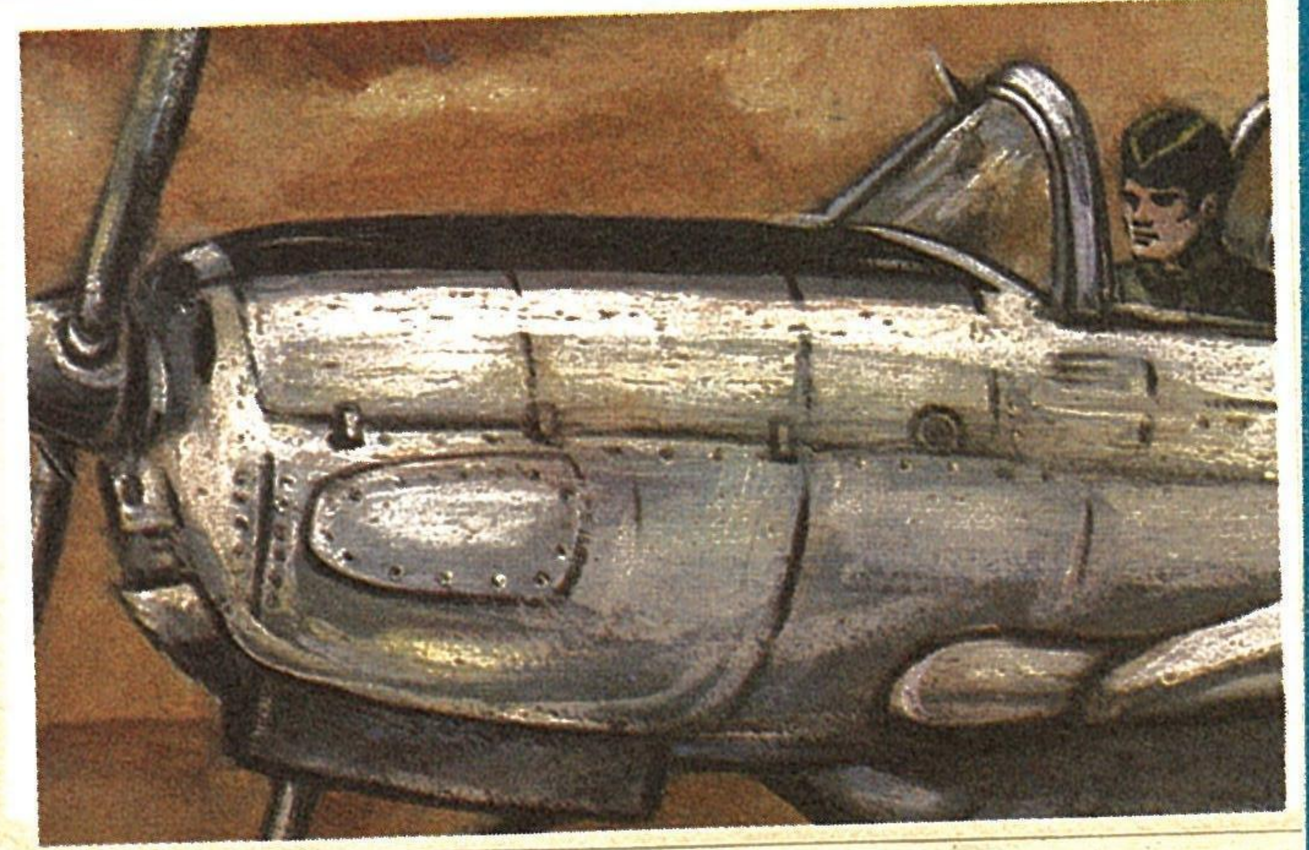

197

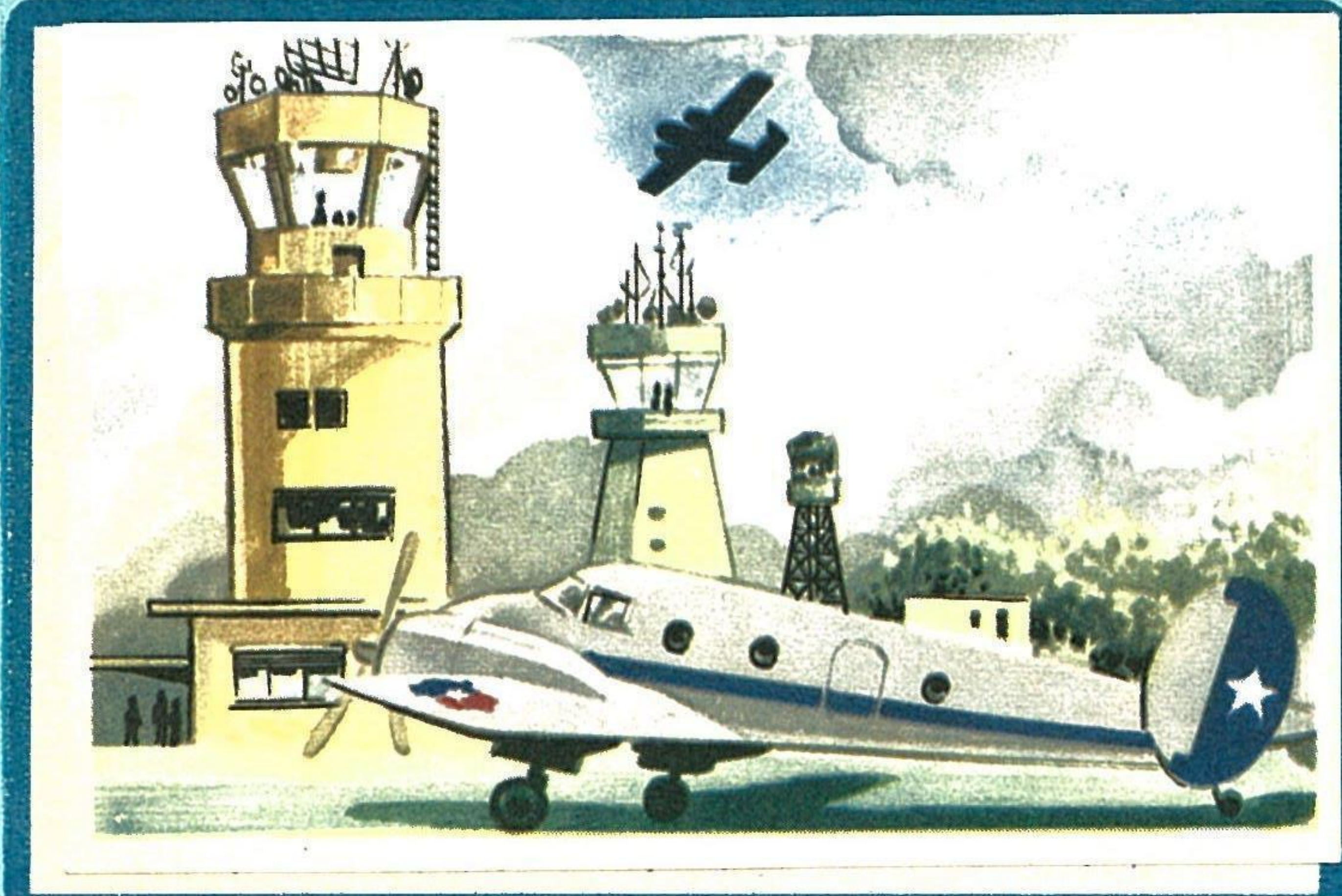

198



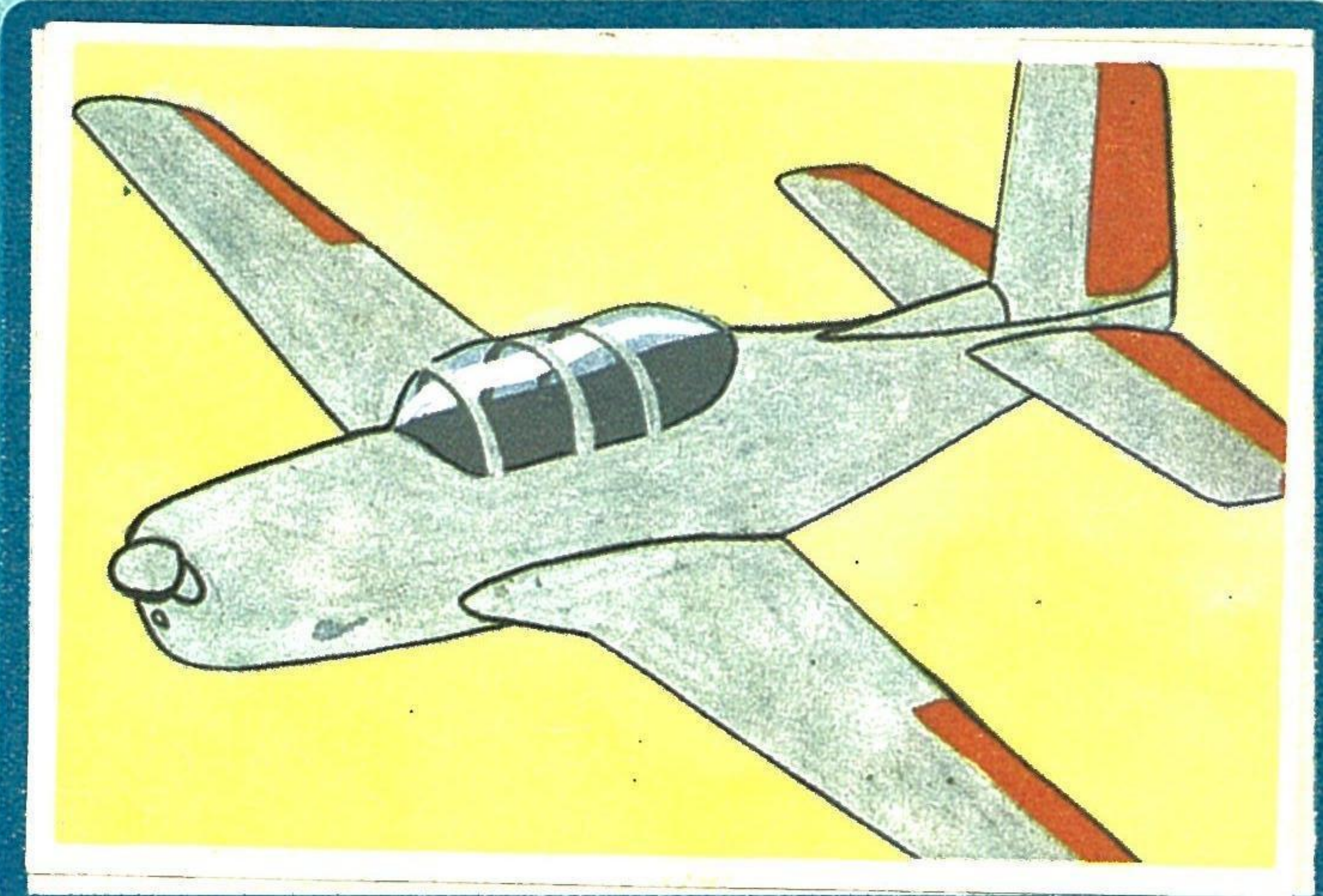
199


200

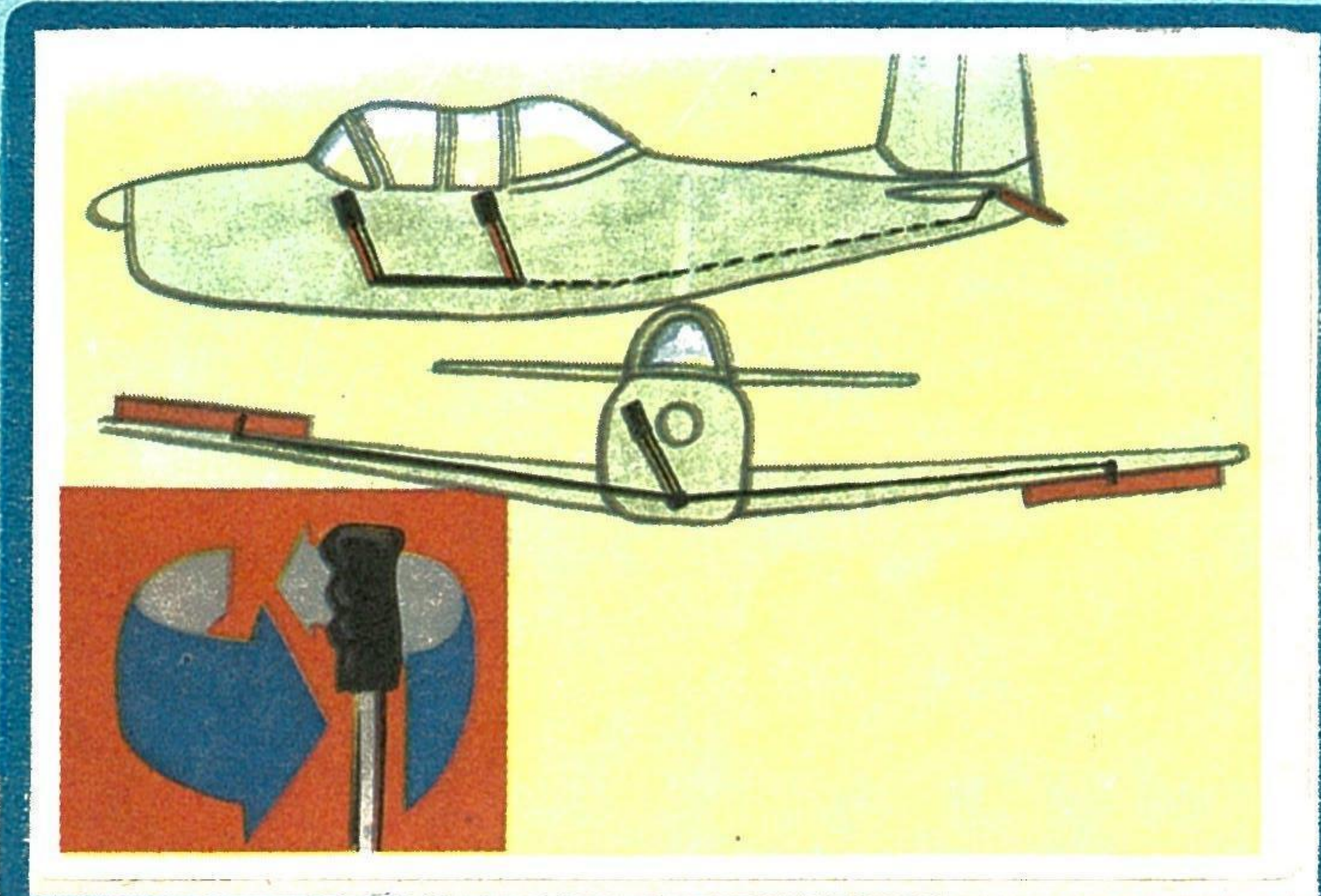

201



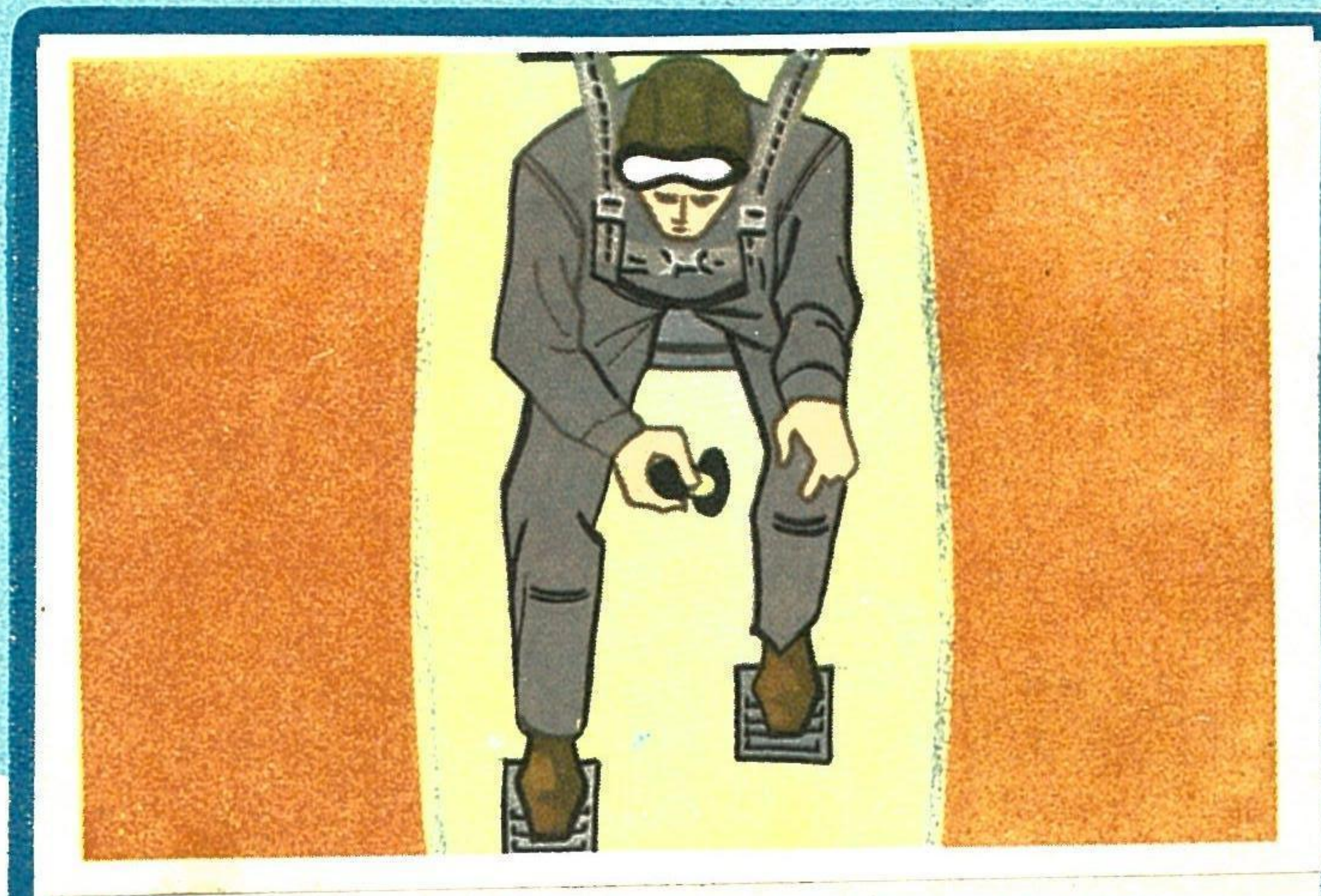
202



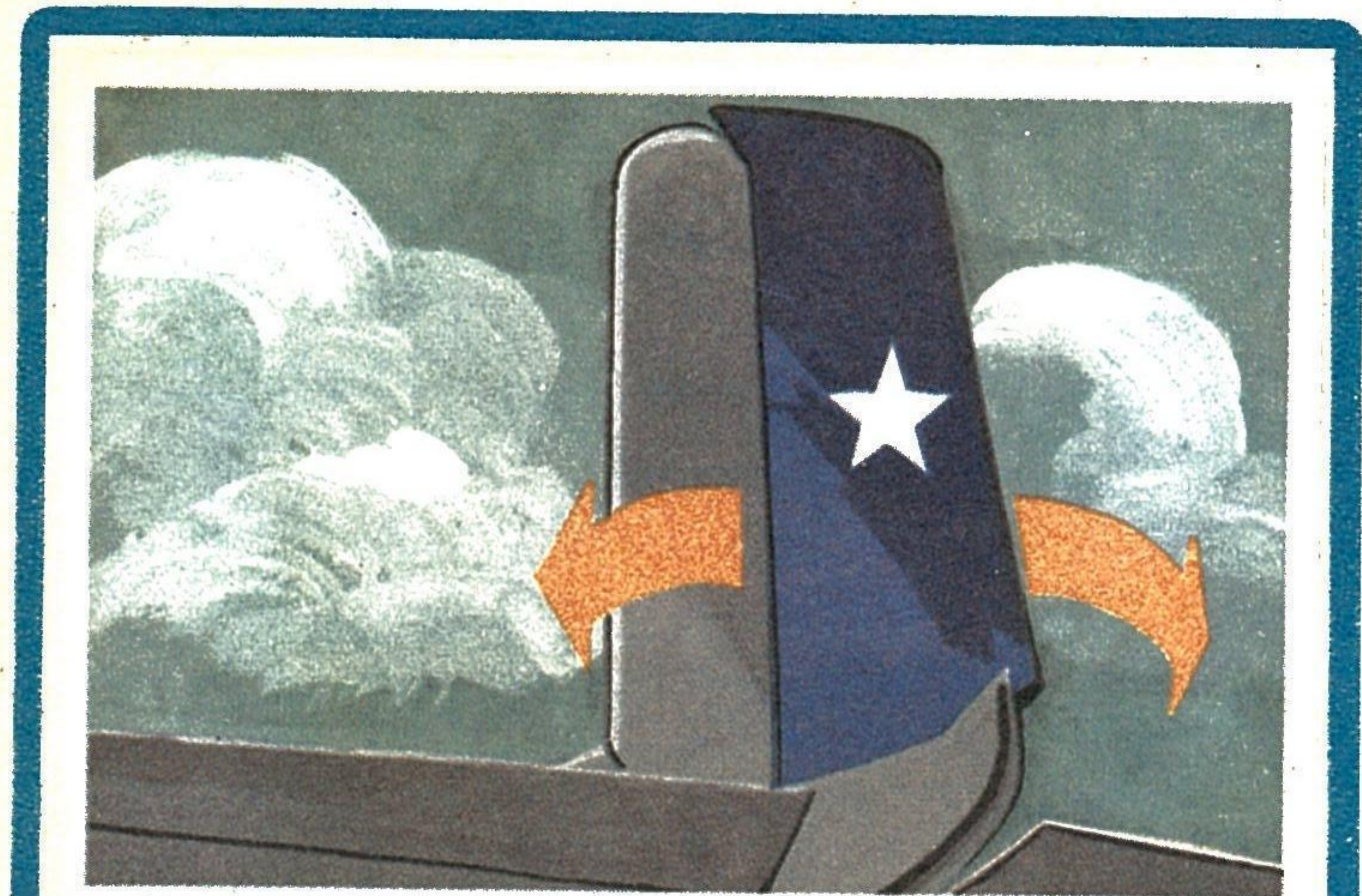
203



204



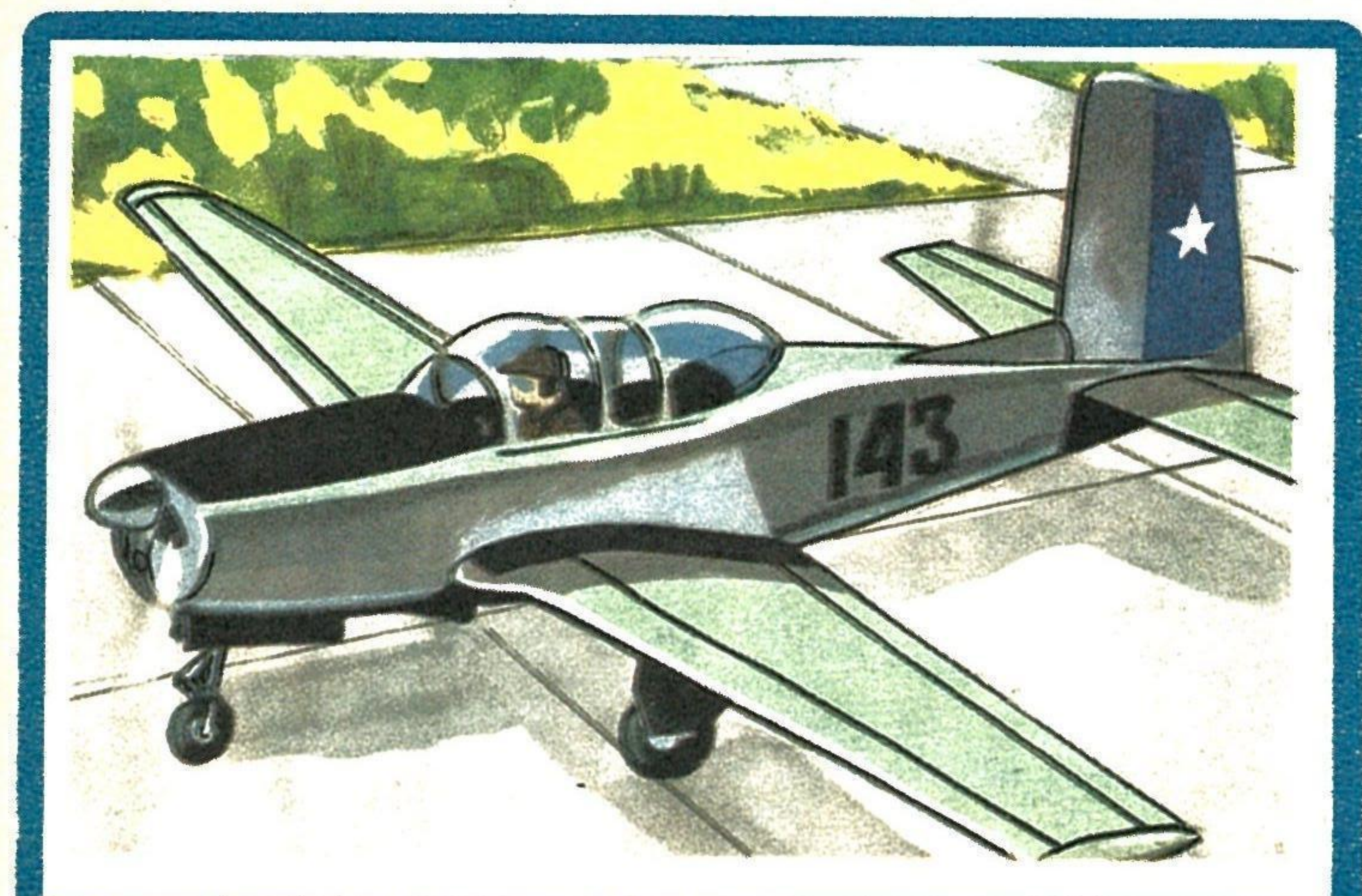
205



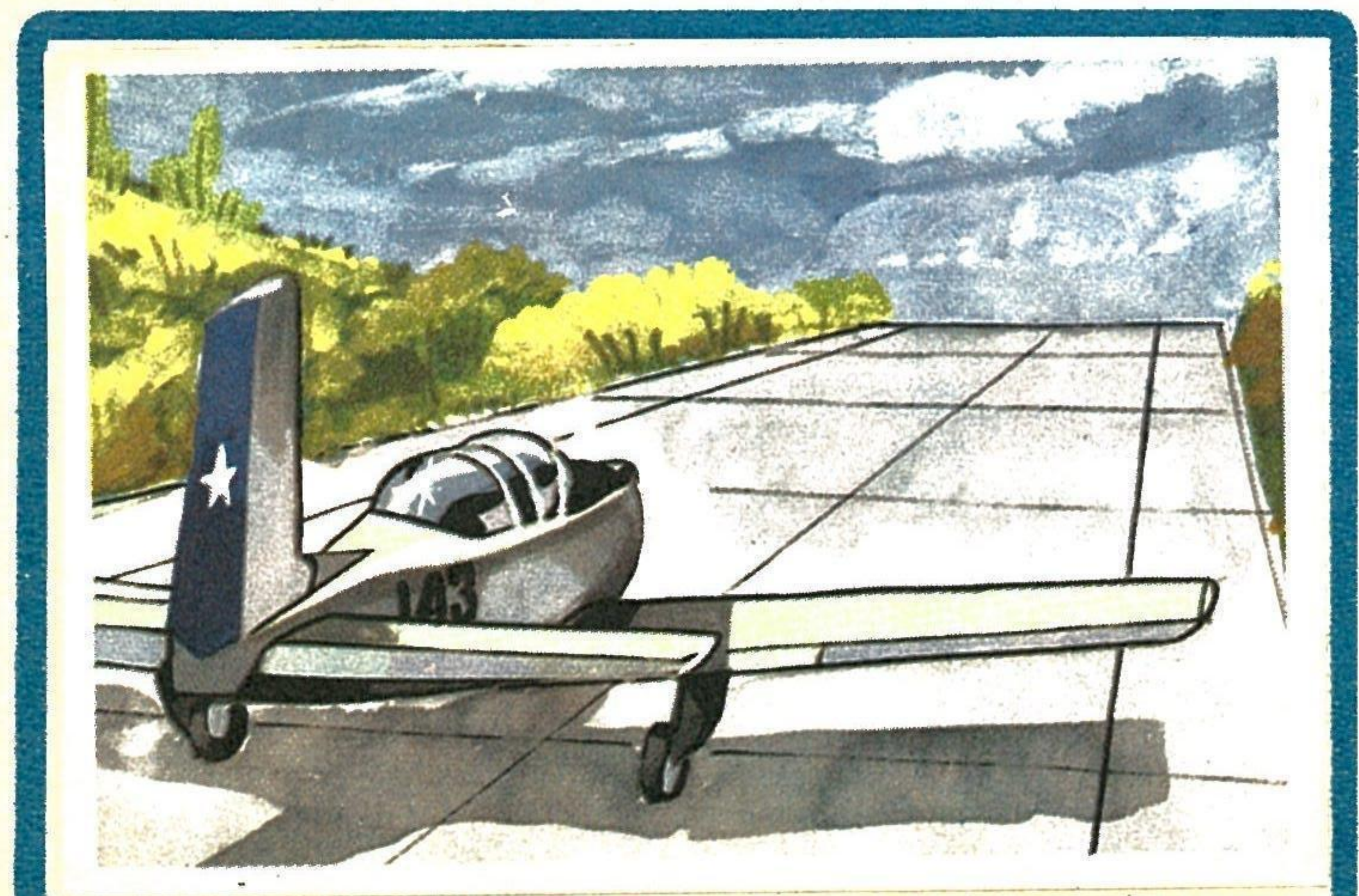
206



207



208



209

El cadete alumno del Aire aprende:

— **Instrucción Teórica Terrestre:** se le instruye en todas las características mecánicas y aerodinámicas del "Mentor", para "conocer" por completo los detalles del avión en que volará en la Primera Etapa. (202: Torre de Control).

— **Planos de Comando** (203): son las partes movibles de las alas, timones y cola del avión. Estos permiten virar, ascender y descender al aparato.

— **Instrucción Aérea:** comienza a volar con un instructor.

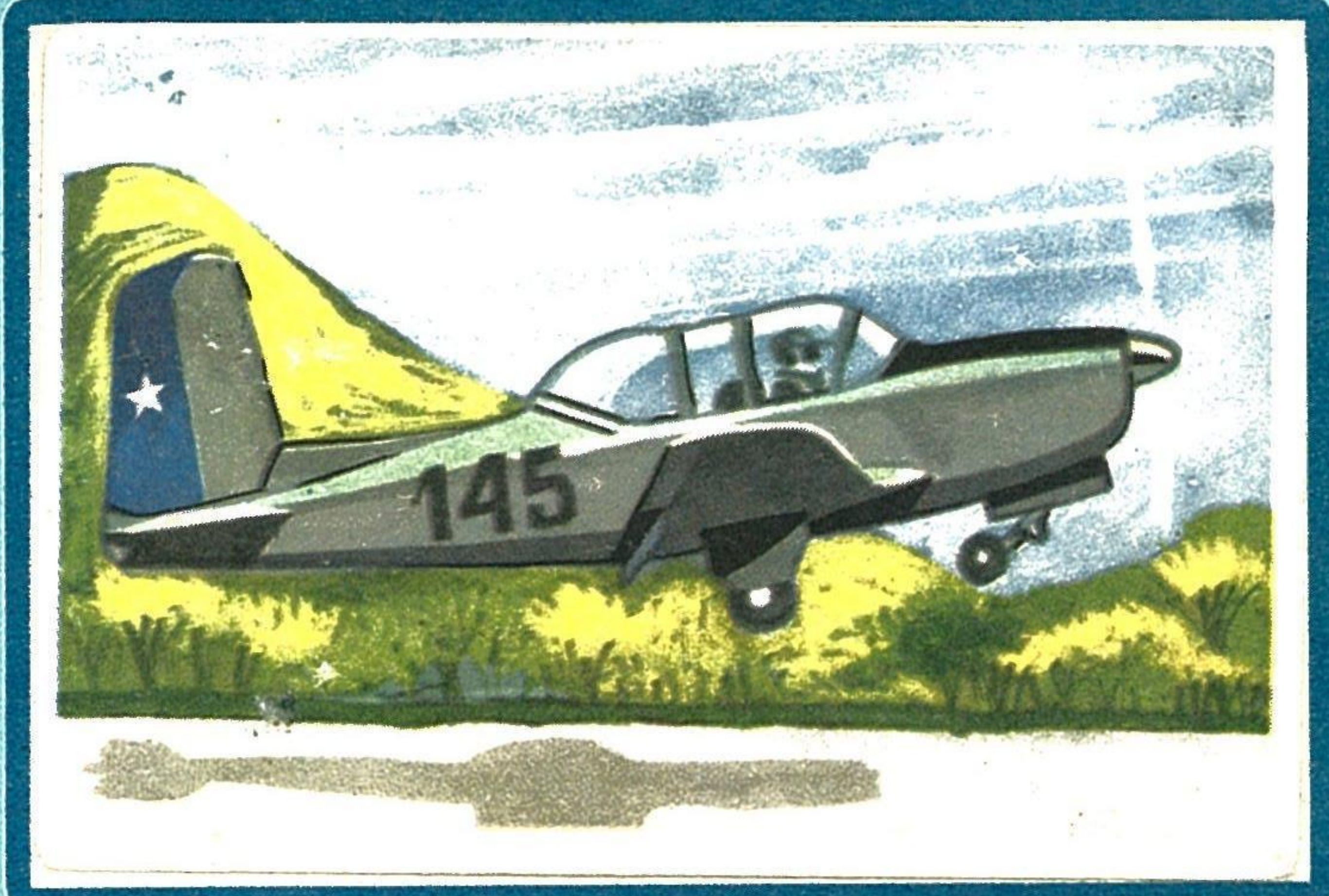
— **Bastón** (204): Hacia adelante el avión pica o desciende. Hacia atrás, monta o sube. Hacia los lados, controla los alerones, haciendo que el avión se incline hacia el lado correspondiente y empiece a virar, en combinación con el Timón de Dirección.

— **Pedales** (205): controlan el Timón de Dirección (206), haciendo que el avión vire hacia la derecha o la izquierda.

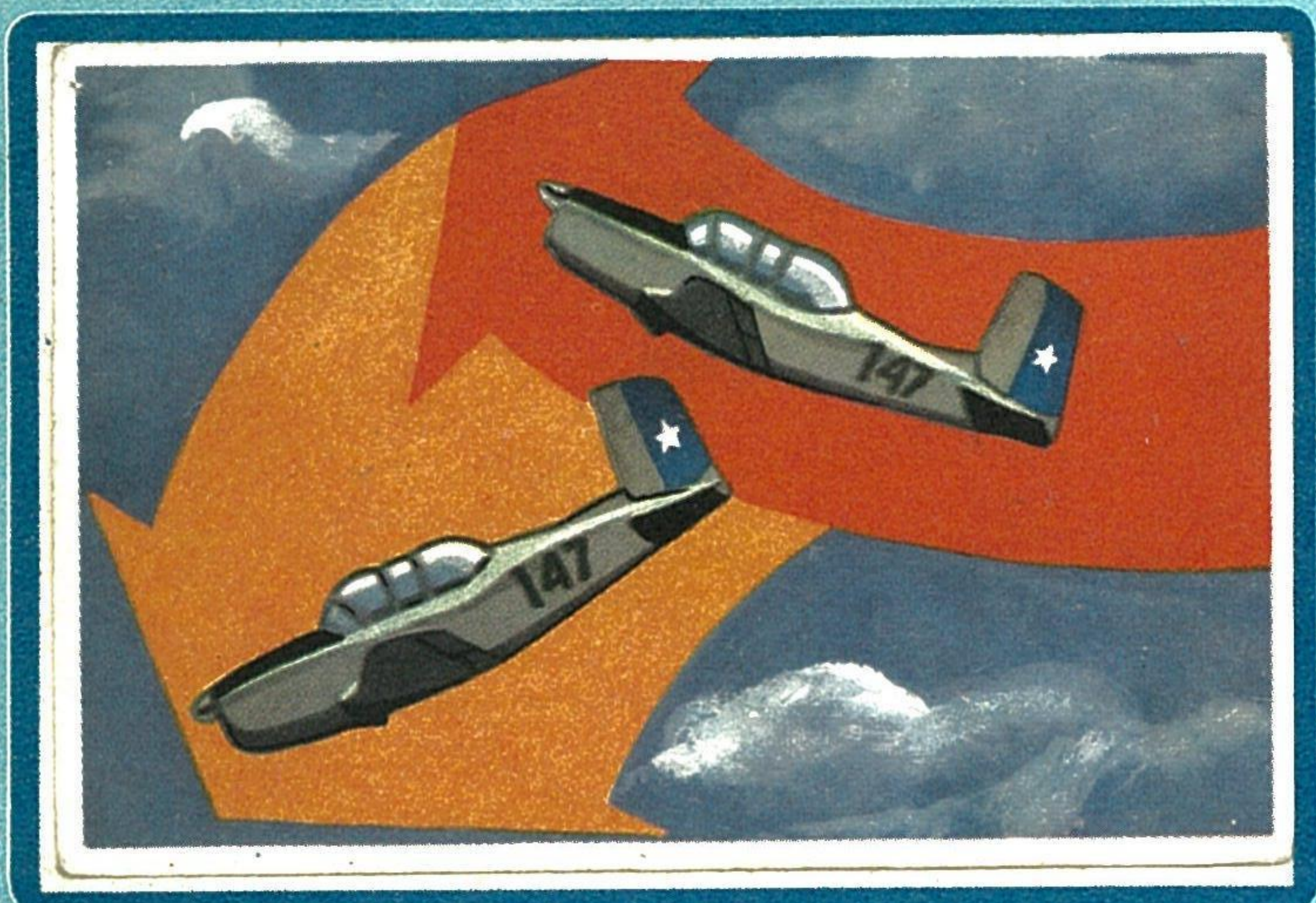
— **Timón de Profundidad** (207): es manejado por acción del Bastón.

El alumno va aprendiendo a rodar por la Pista (208), para salir de la "Línea" e ir con el avión hacia el punto de la pista donde, después de probar por segunda vez el motor y los comandos, ha de iniciar el despegue (209).

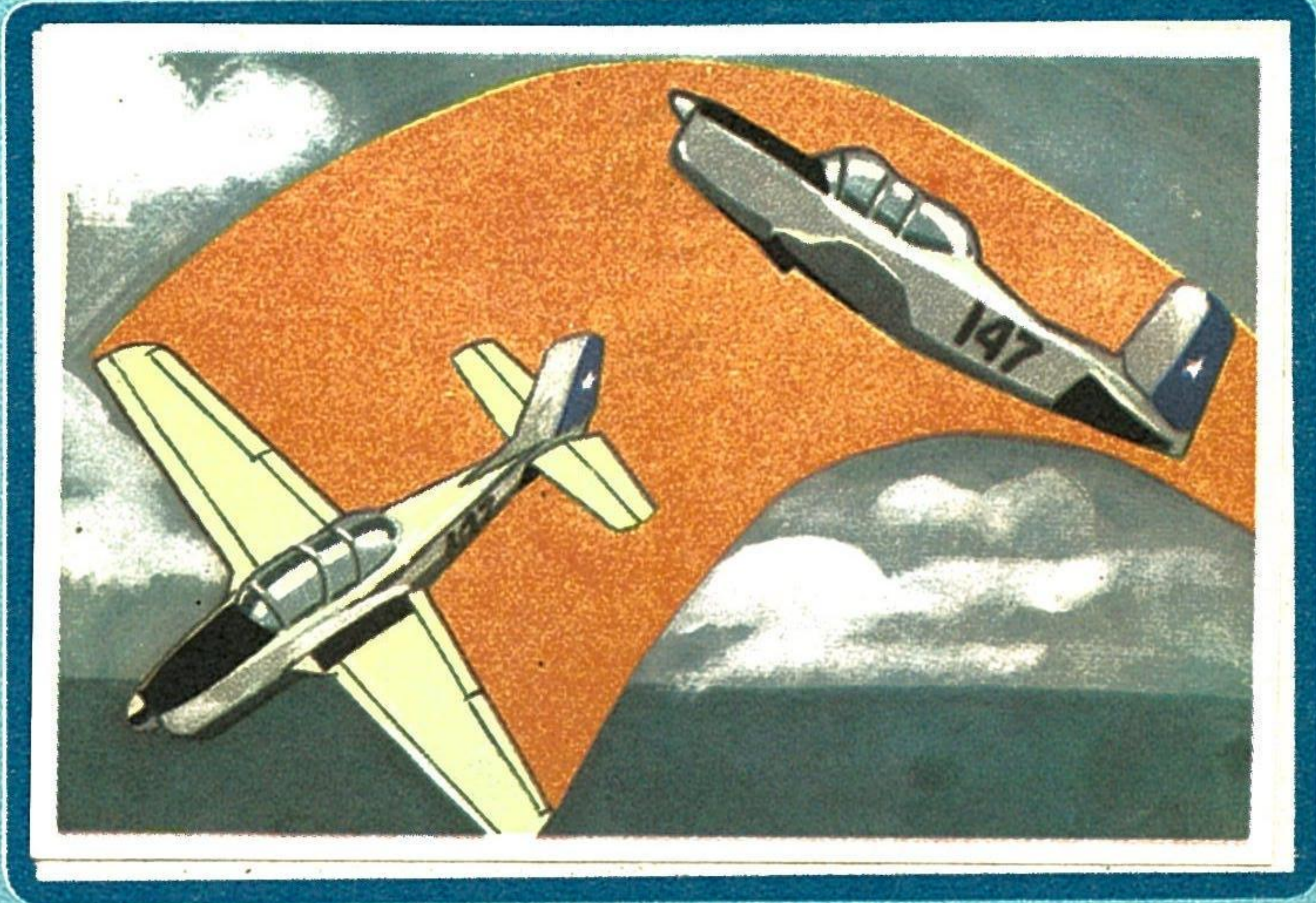

210



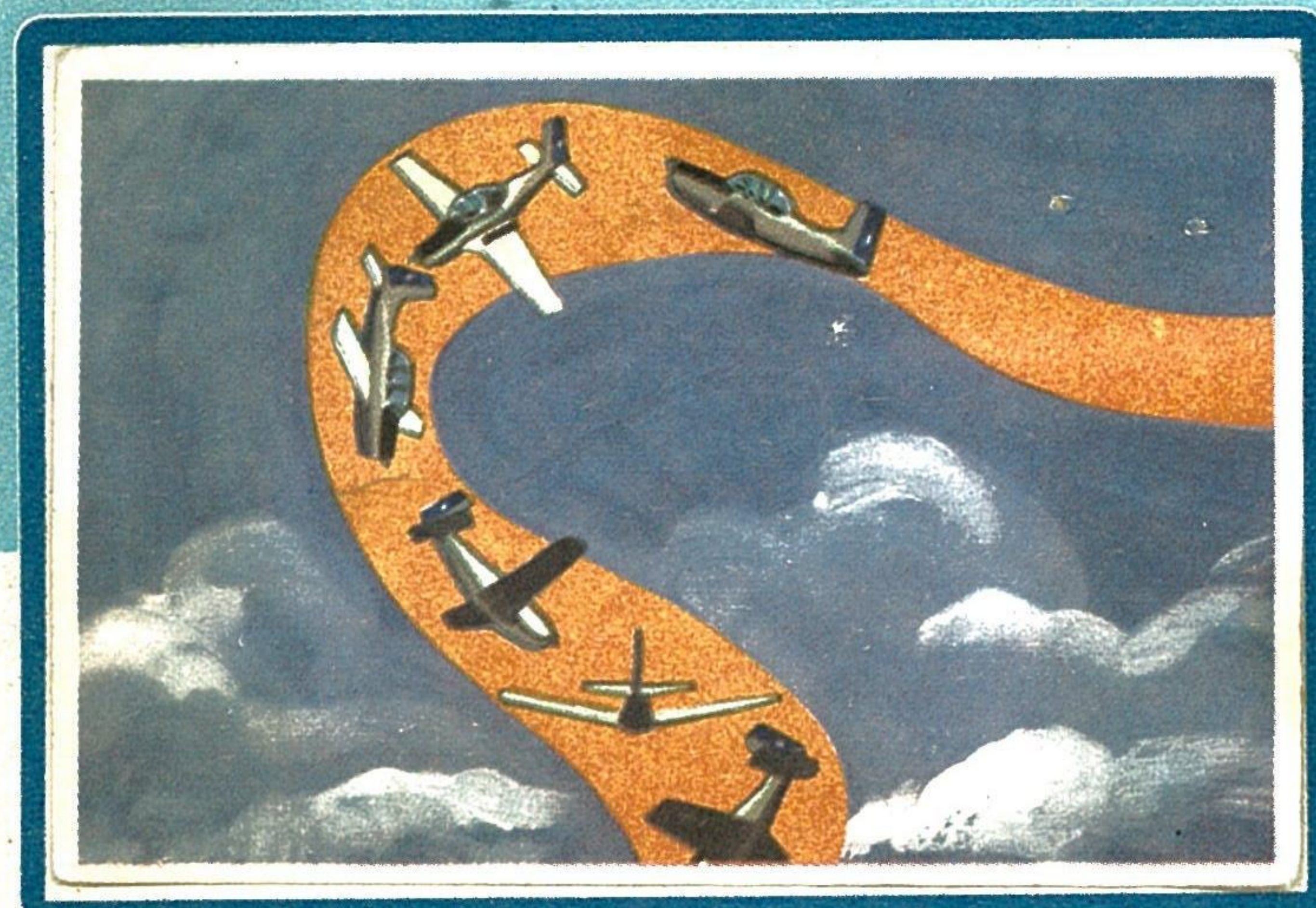
211

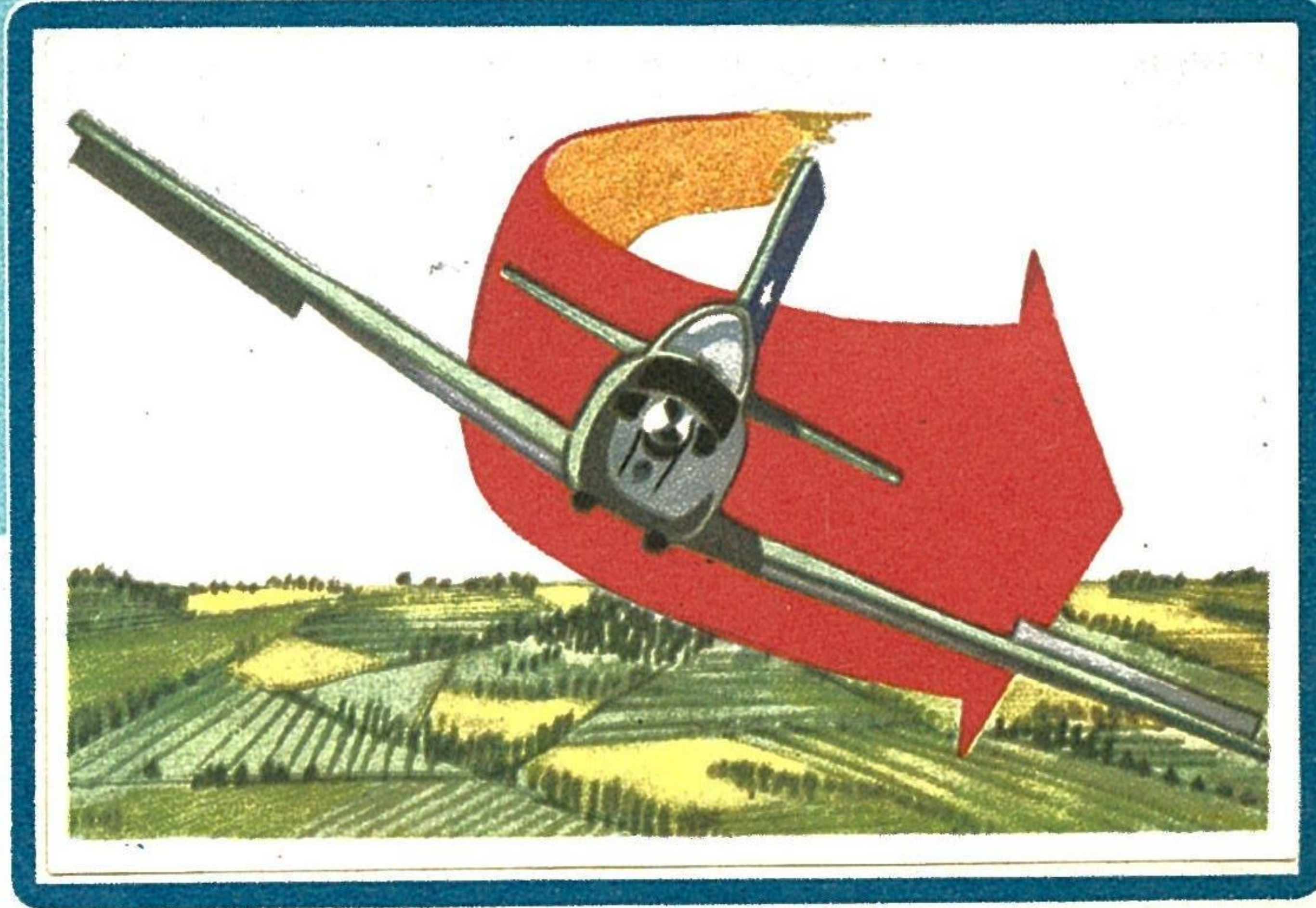


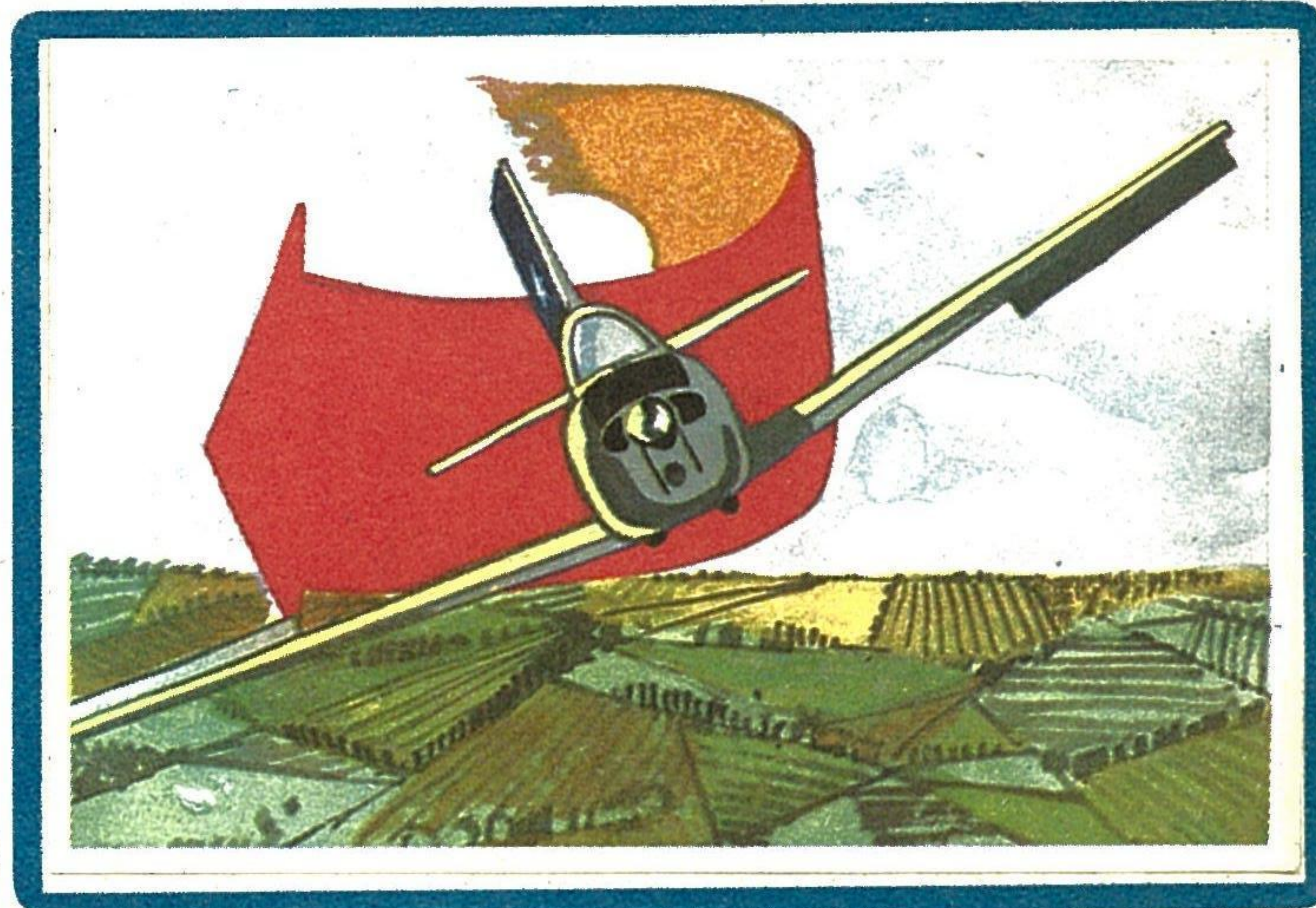
212



213


214


215


216



217

—**Flaps.** (210): Son los planos que ayudan a dar mayor sustentación al avión al aumentar la resistencia al aire de las alas.

El piloto ya ha **despegado** con su avión. (211)

Ya en el aire aprende a conocer todas las capacidades del aparato y a evitar malas maniobras como el **Stall** o pérdida de velocidad, lo que podría producir el descontrol del avión. (212)

Ya al aumentar su conocimiento de la nave aérea el piloto podrá intentar algunas acrobacias.

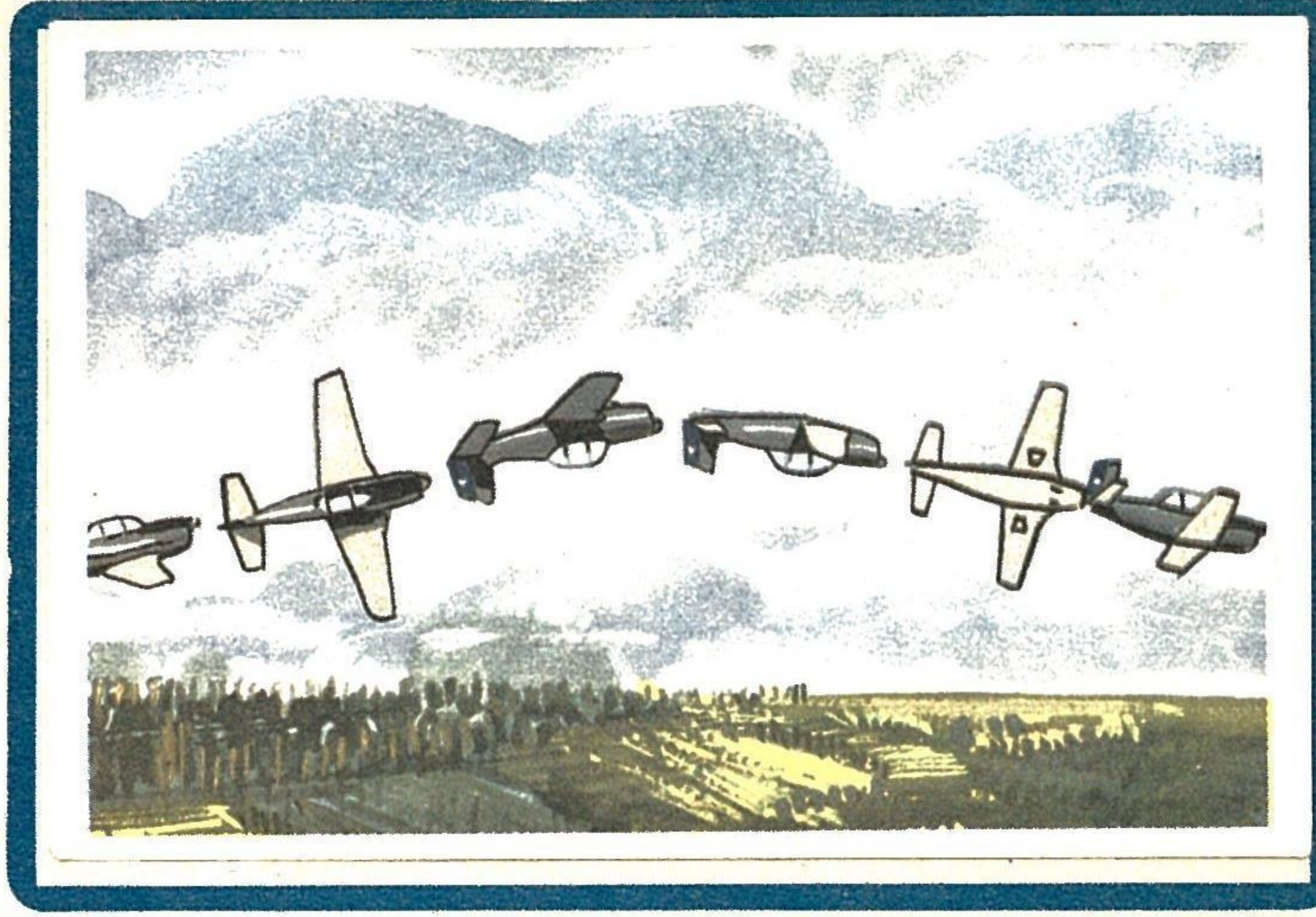
—**Spin** (213): "Barrena" con pérdida de velocidad y caída por el ala hacia abajo. El **"Spin desarrollado"** (214) se "saca" después de 3 ó 4 vueltas centrando los pies.

—**Virajes a la izquierda y derecha** (215-216): Se logra coordinando pedales y bastón, de modo que el alerón derecho o izquierdo incline al avión al lado correspondiente, al mismo tiempo que el timón de cola dirija al aparato hacia la dirección deseada.

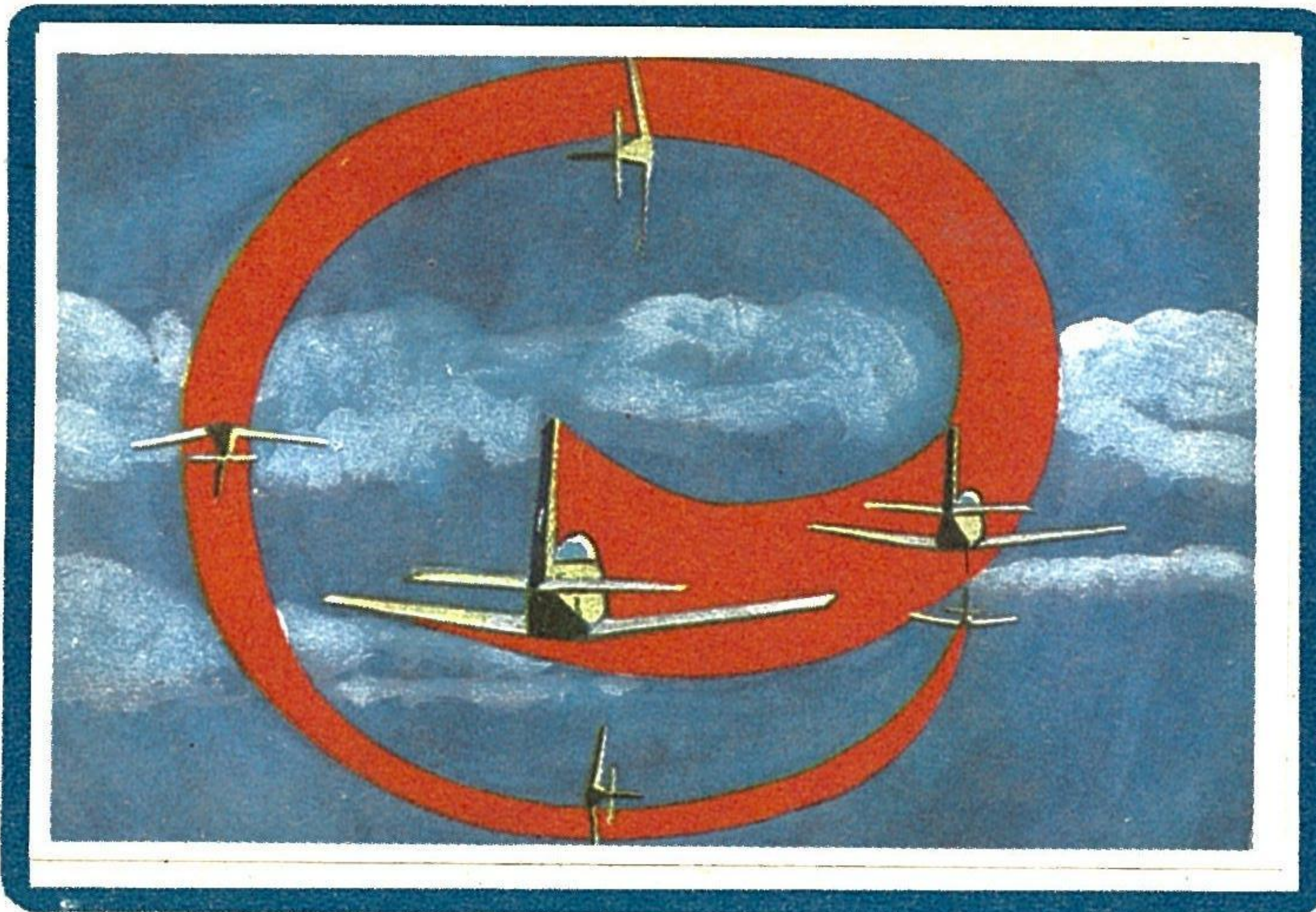
—**Montando** (217): Subida rápida en 45° o más.



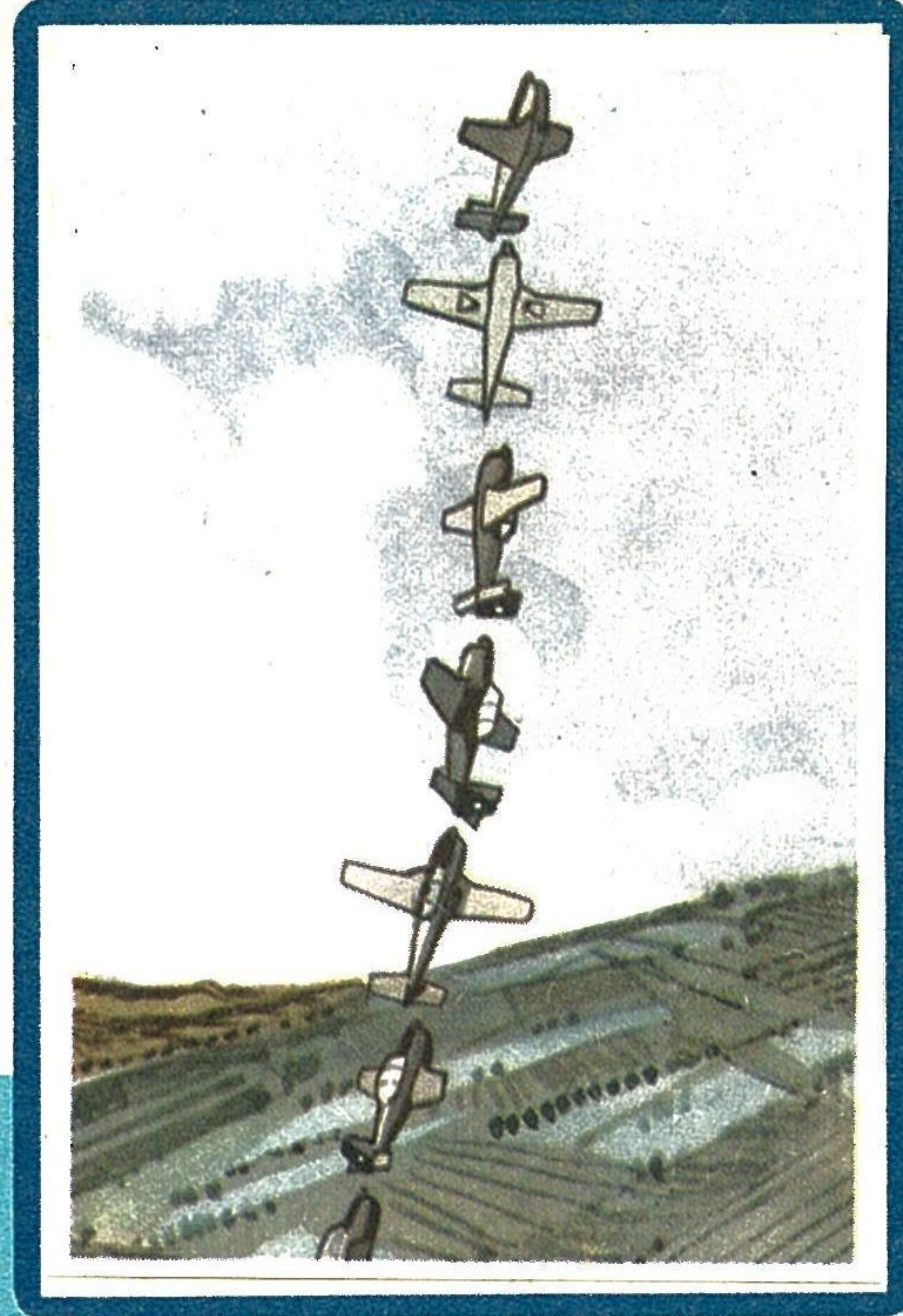
218



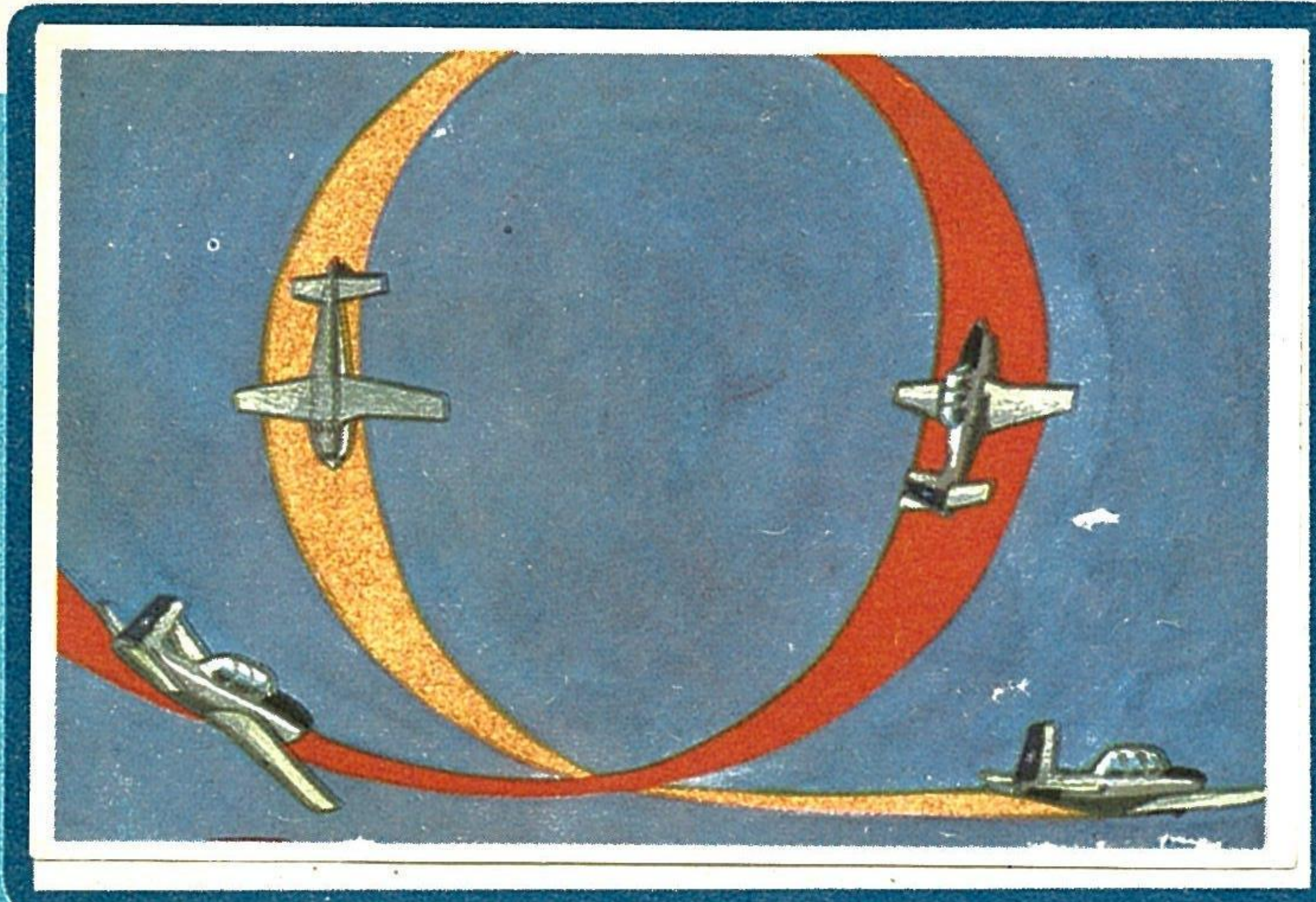
219



220



221



222

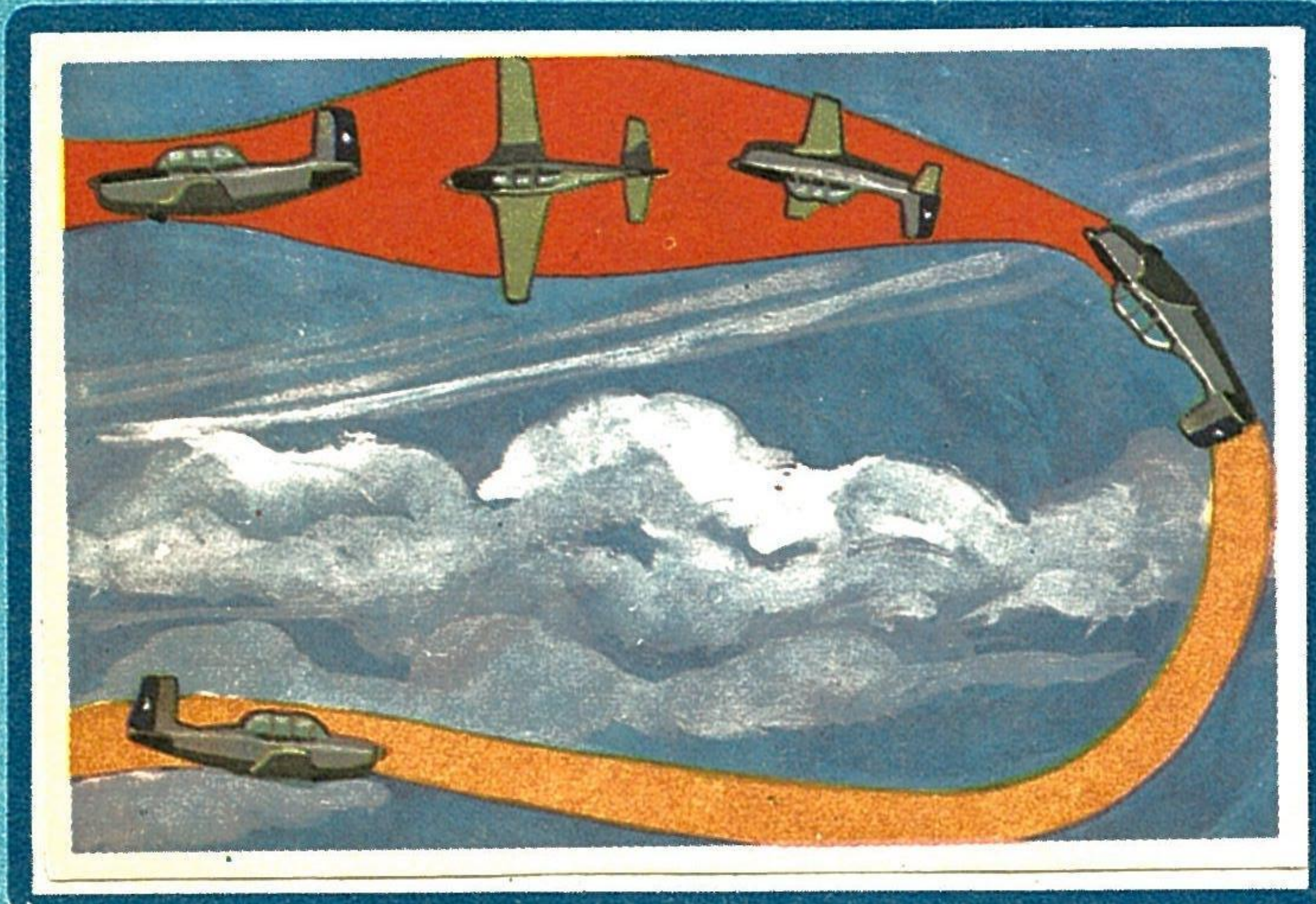
—**Picada** (218): Bajada rápida en 45° o más.

—**Roll** (219): El avión gira en 360° a lo largo de su eje horizontal. El **"Roll Volado"** (220) se logra según su mayor o menor razón de giro. Otra variedad del **"Roll"** es **"Montando"** (221), hacia arriba en el vertical.

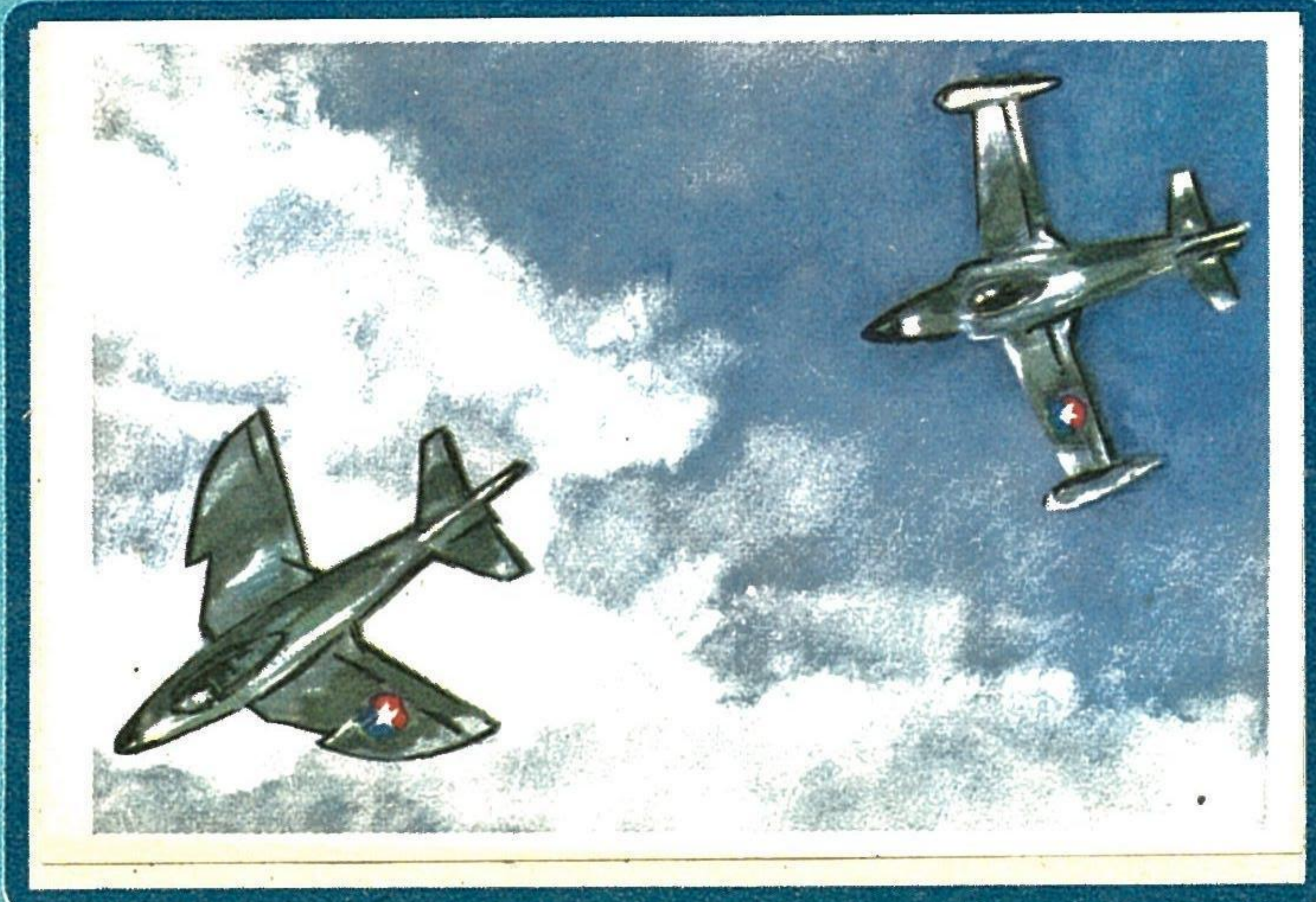
—**Looping** o "Rizo" (222): Es un círculo vertical en 360°.

—**Loop con "salida" en 180°** (223): El avión sale en dirección contraria al girar sobre su eje.

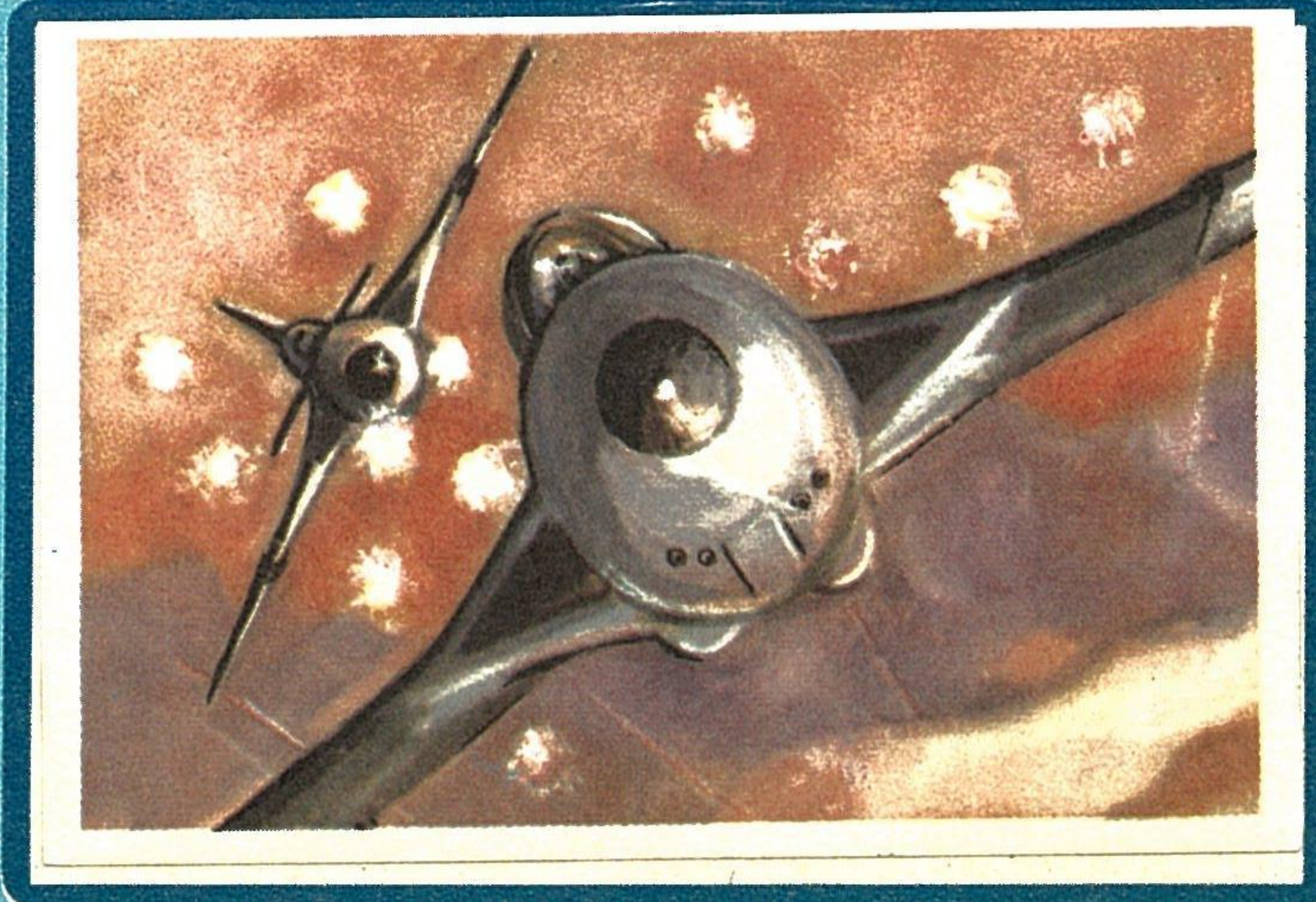
—**Posición de ataque** (224) y **Combate Aéreo** (225): Los pilotos deben entrenarse en prácticas de combate aéreo, lo que requiere gran capacidad y velocidad en los reflejos para afrontar cualquier contingencia contra el posible enemigo.



223

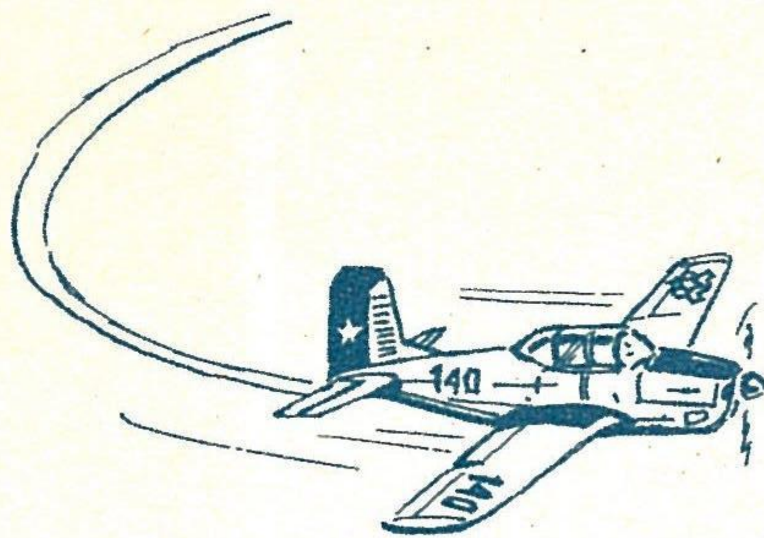


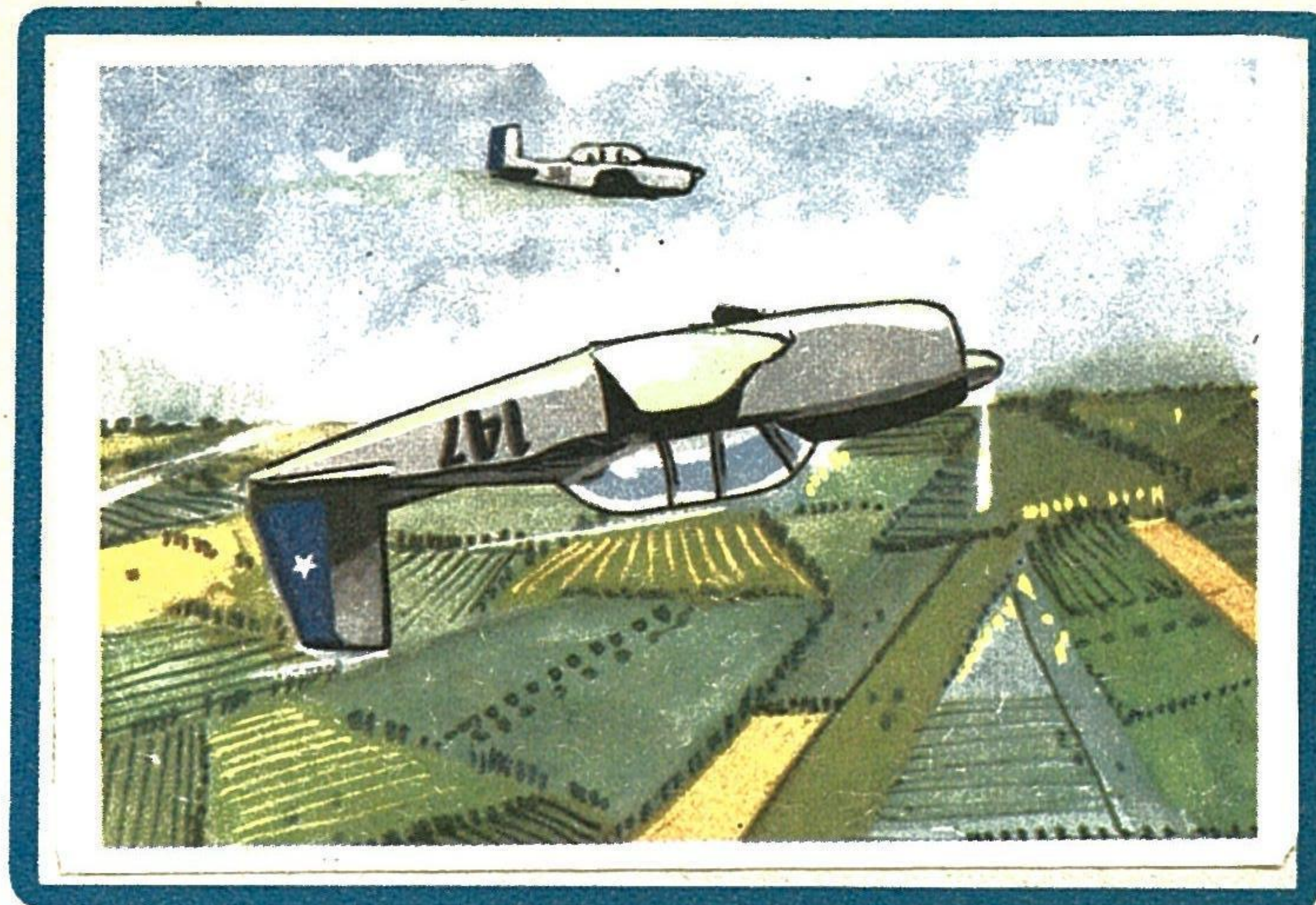
224



225

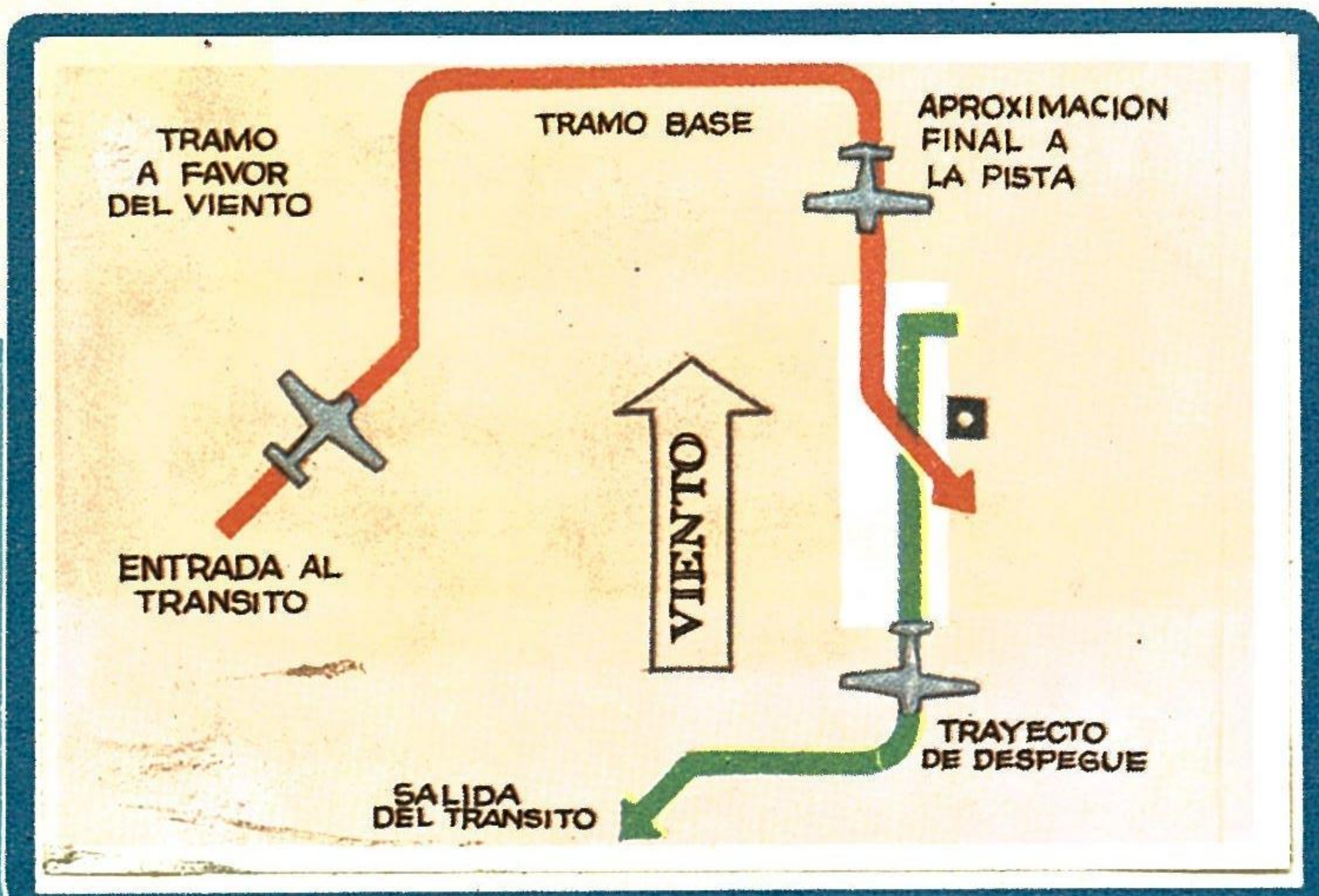

226

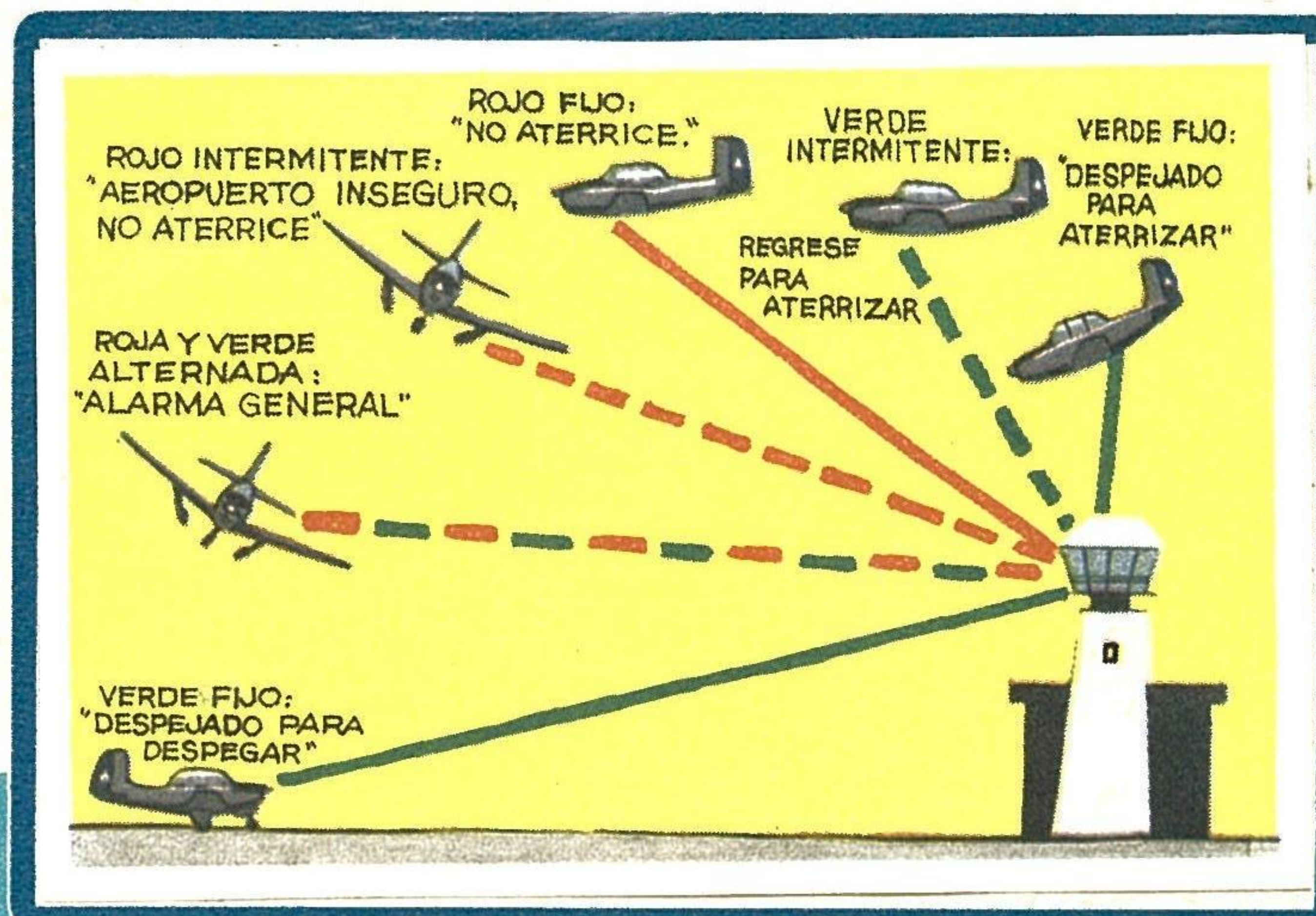




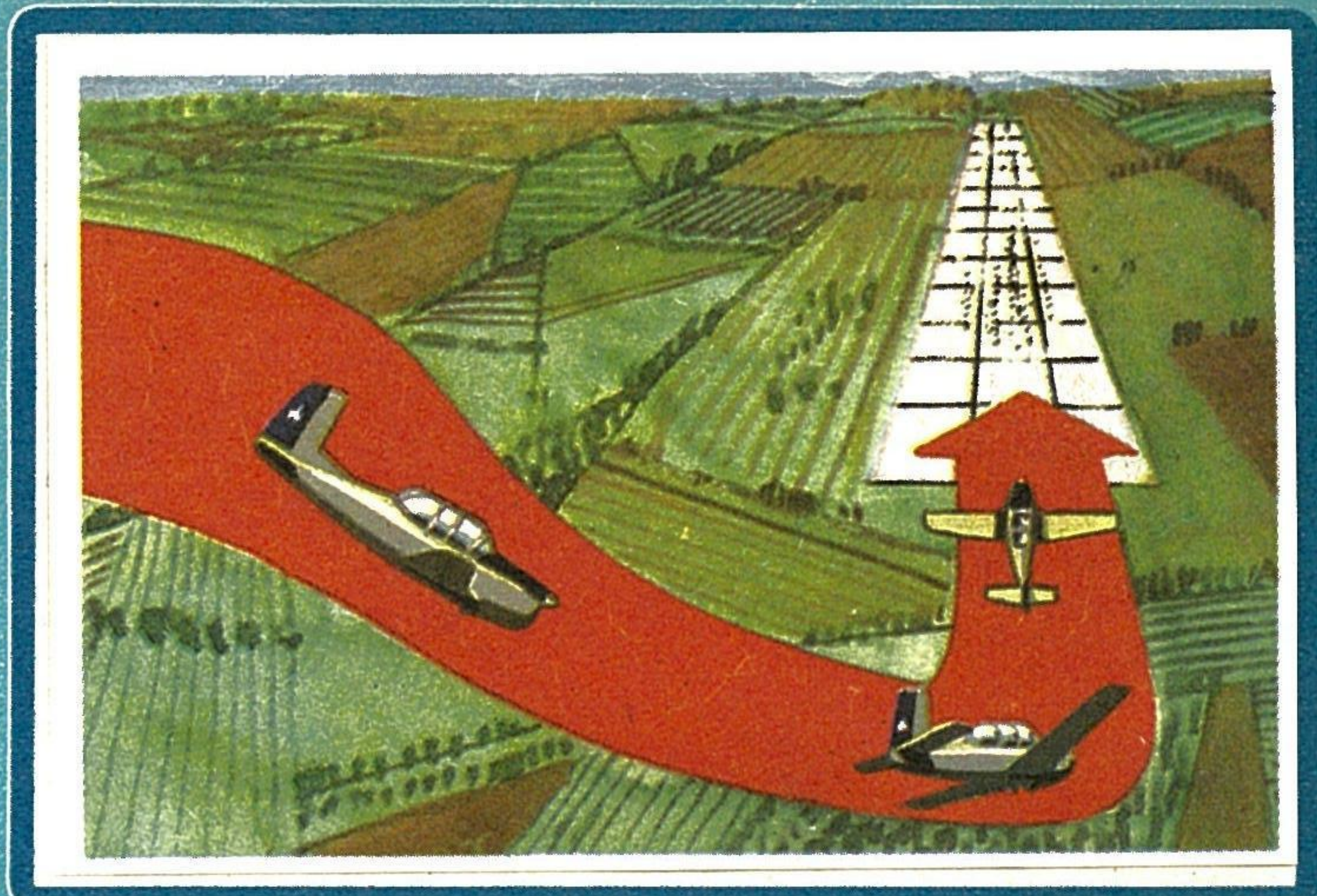
227

228





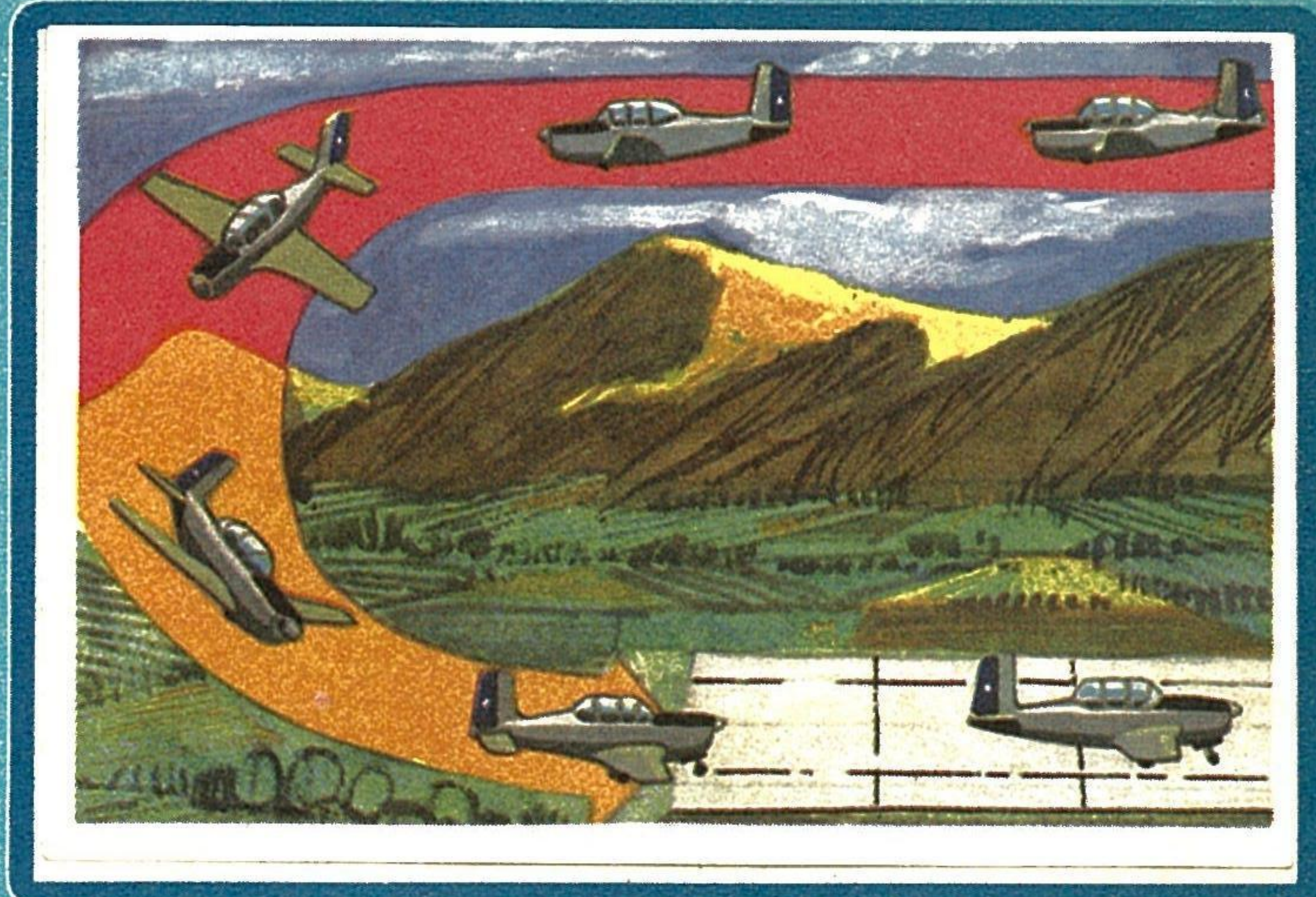
229

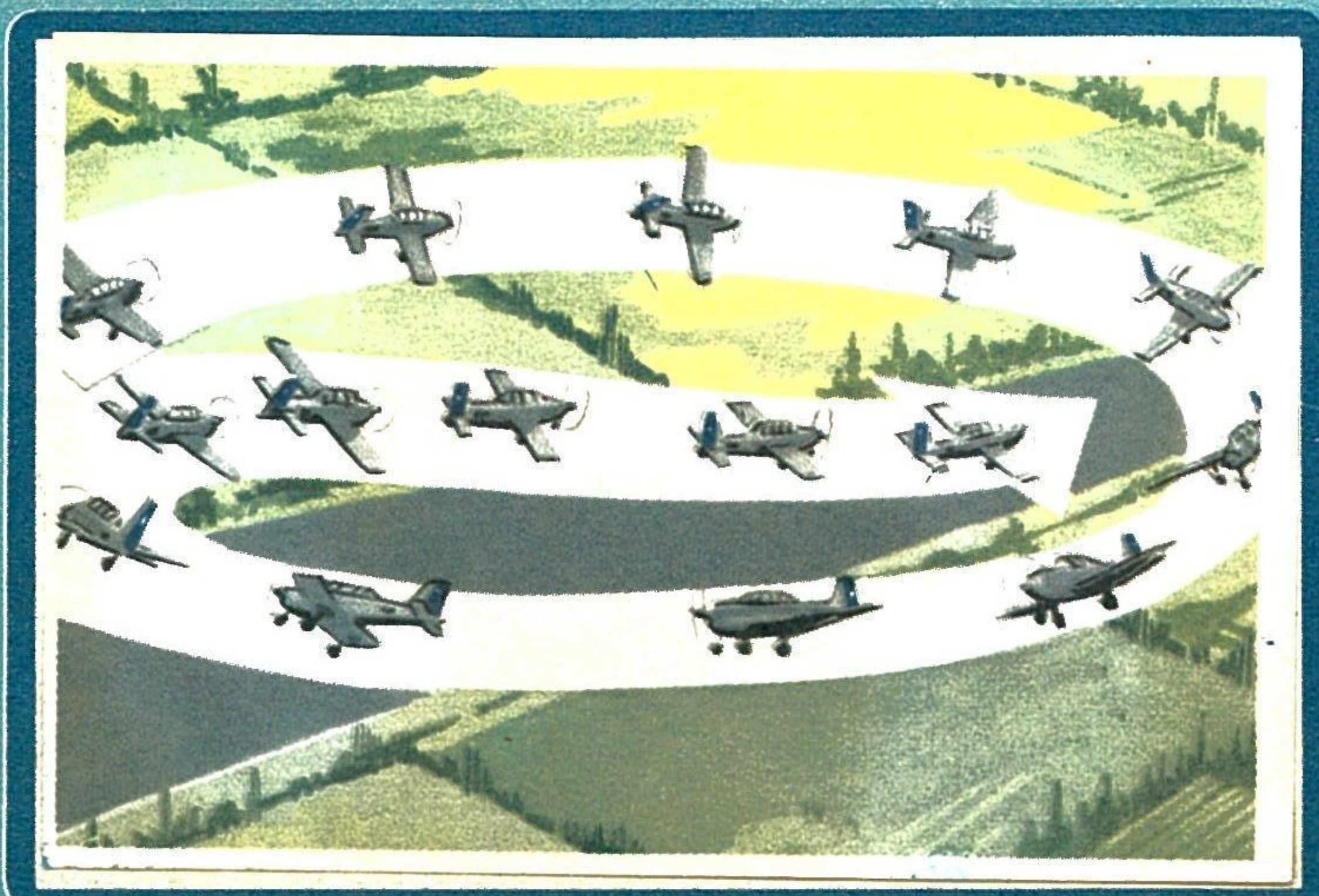

230

—**Escarpado** (226): Viraje en 90°, 180° ó 360° con las alas casi verticales en maniobra cerrada.

—**Vuelo invertido** (227): Vuelo "cabeza abajo", horizontal, girando al avión en su eje longitudinal.

También el piloto, acompañado de su instructor, aprenderá a aproximarse al aeródromo para "entrar" al **Tránsito aéreo** (228), y a recibir las **Señales de luces** (229) desde la Torre de Control para ejecutar las maniobras de aterrizaje desde varias posiciones: aterrizaje en 90° (230); aterrizaje en 180° (231), y aterrizaje en 360° (232). ¡Ya el alumno sabe ejecutar esta difícil maniobra de depositar a su avión en tierra! (233).

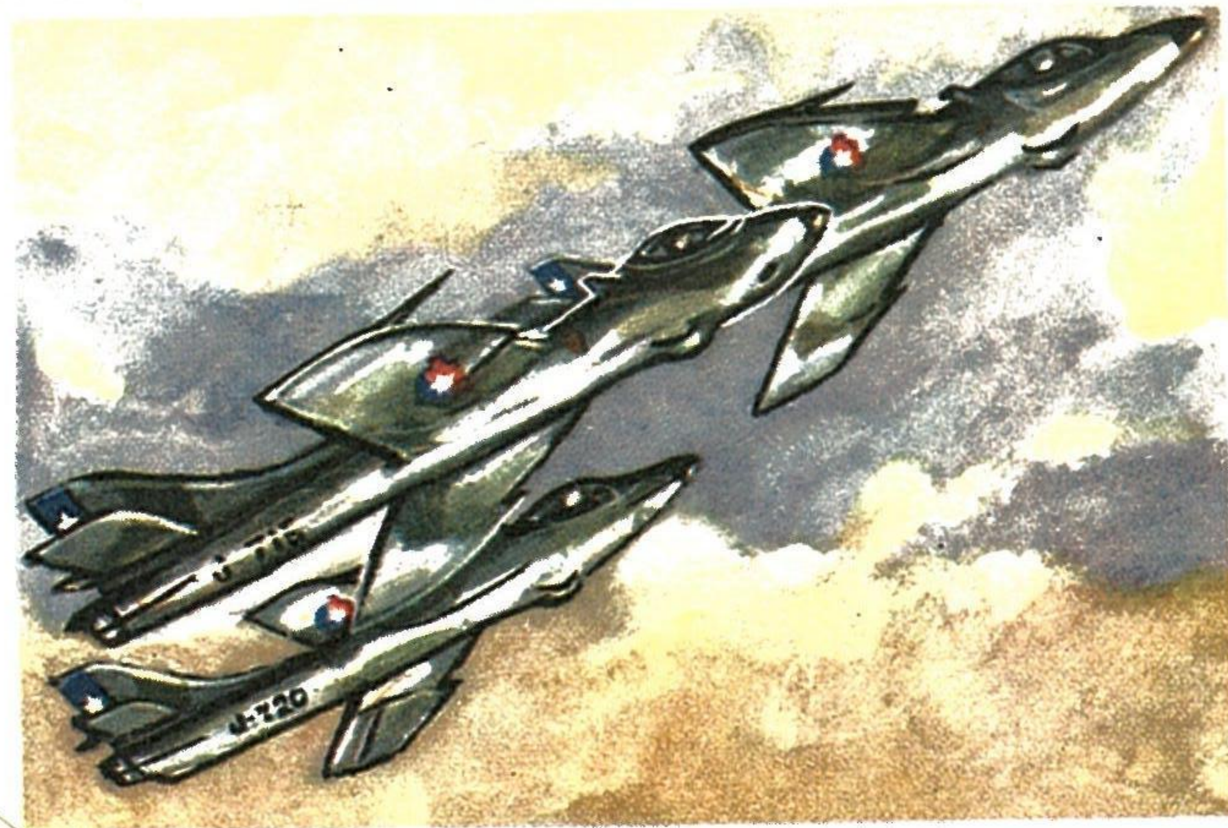

231


232


233



234



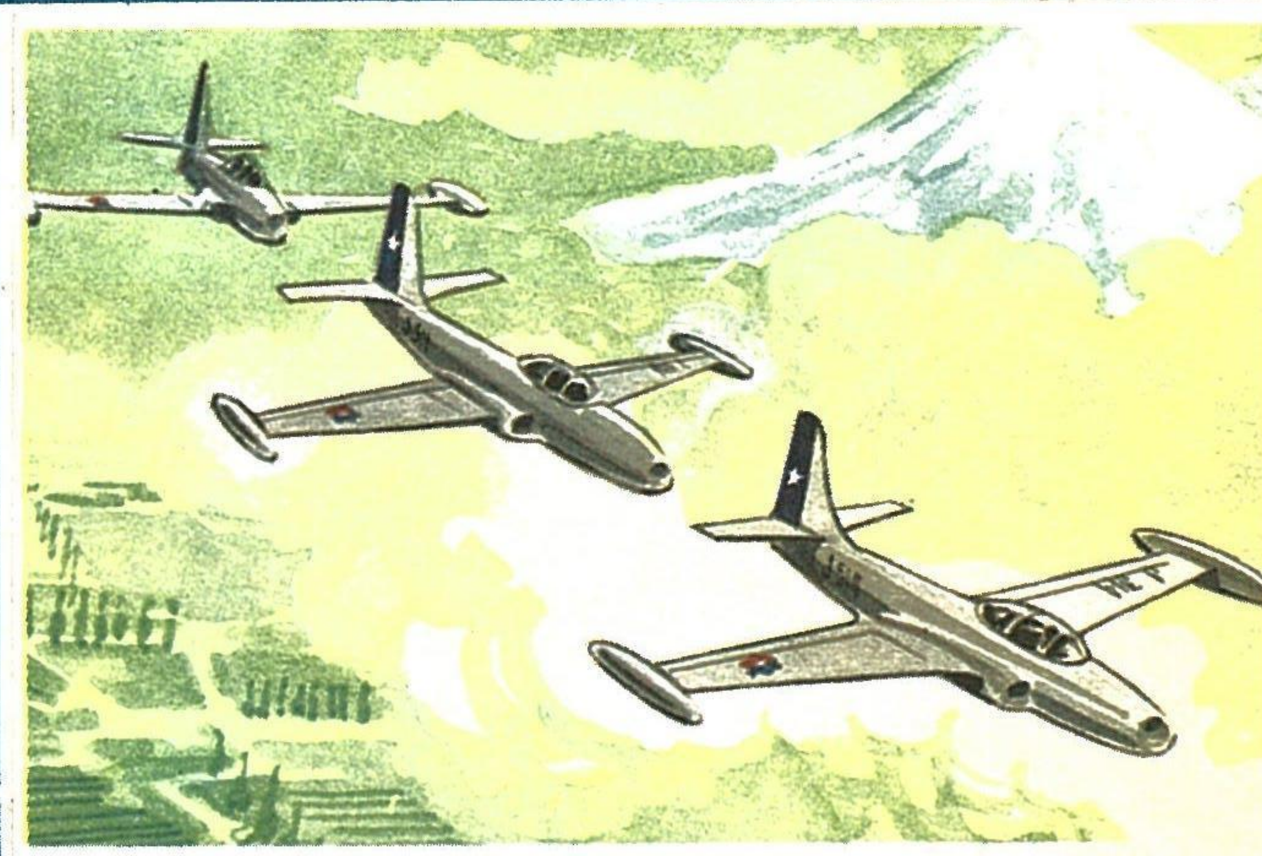
235



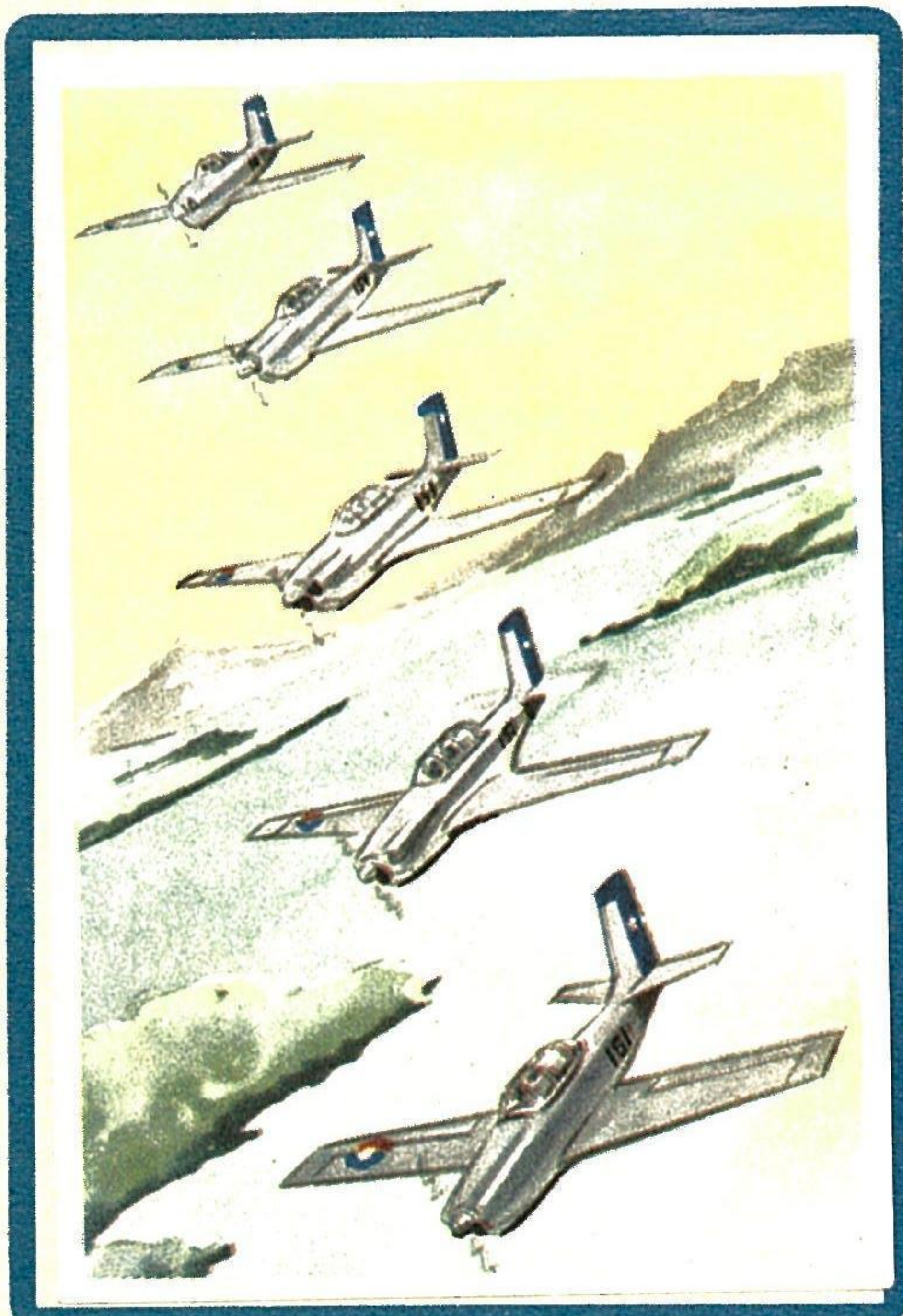
236



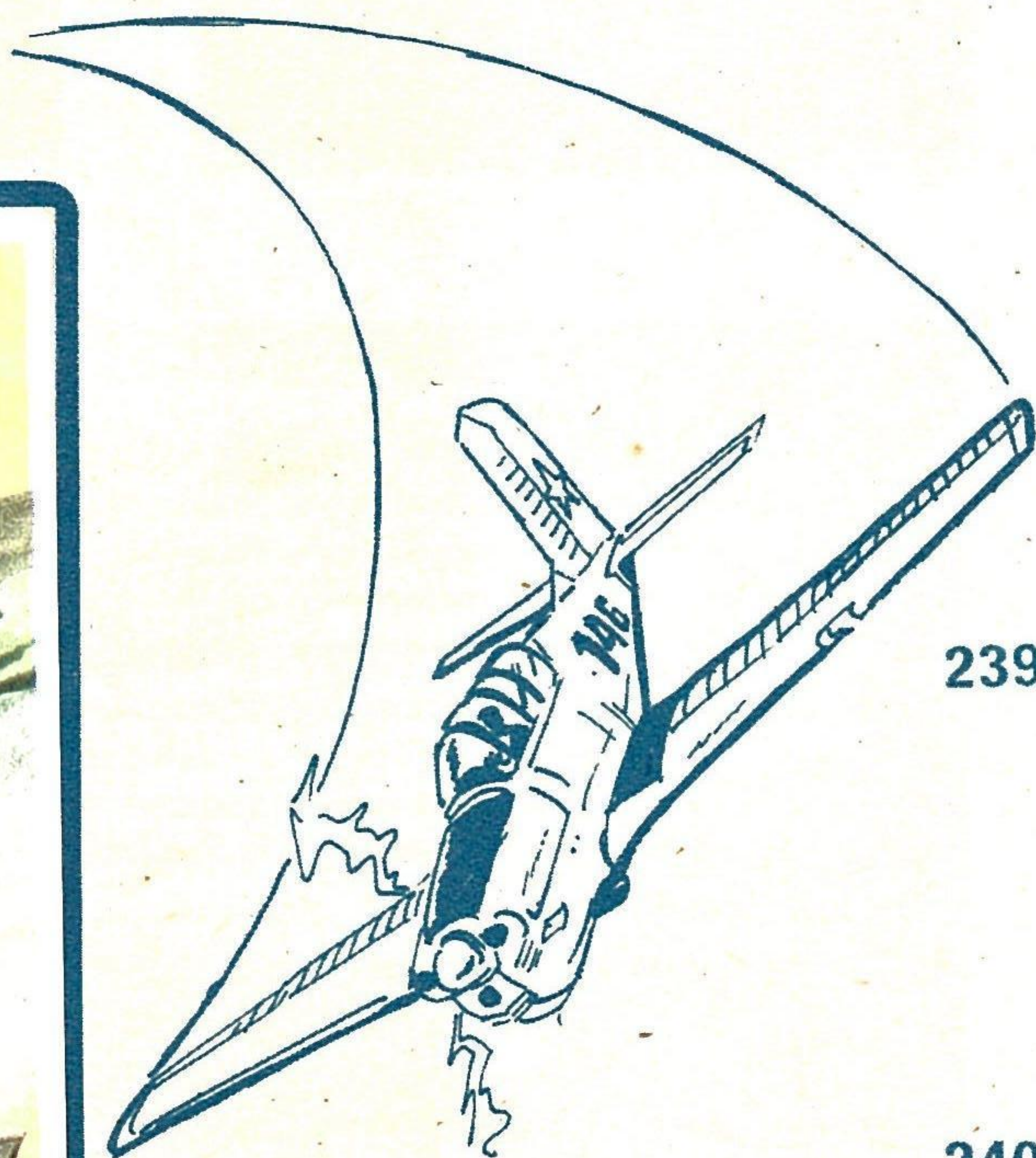
237



239



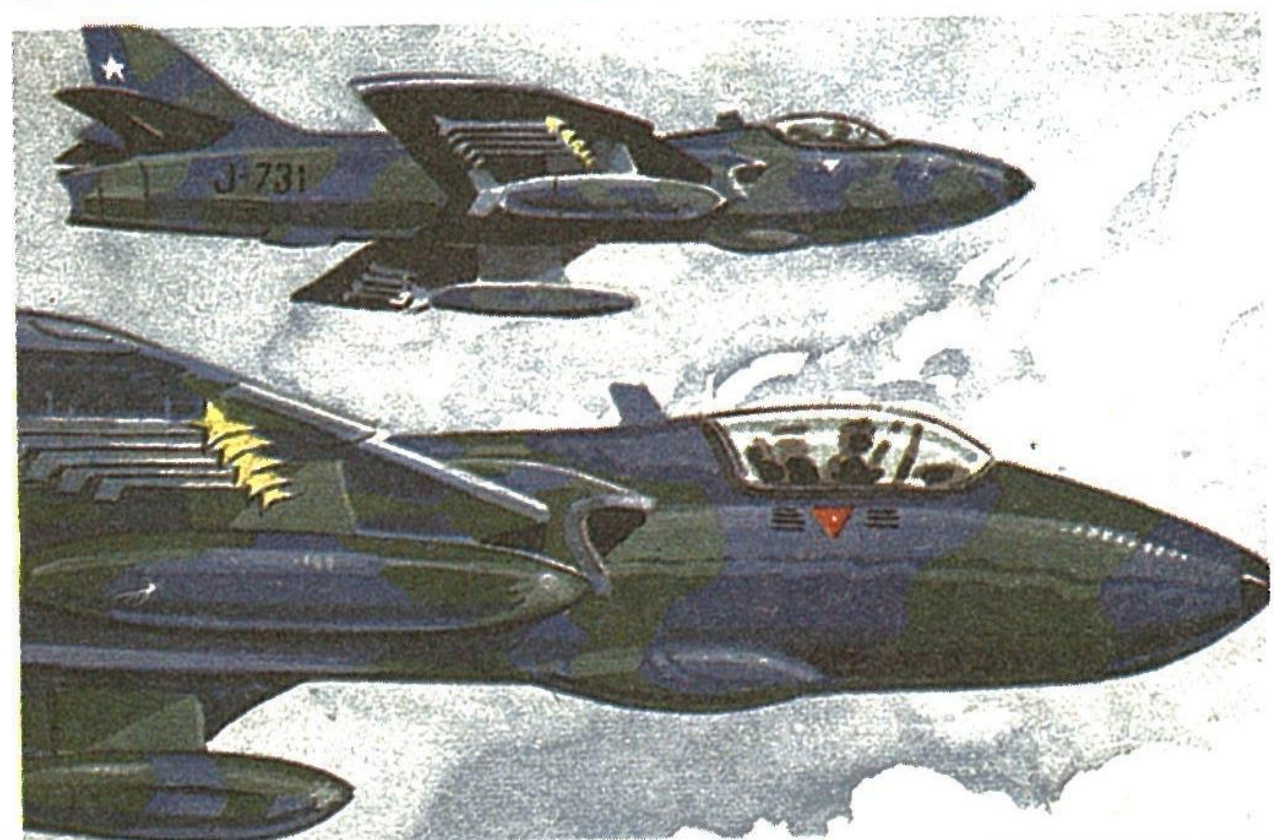
238





240

241

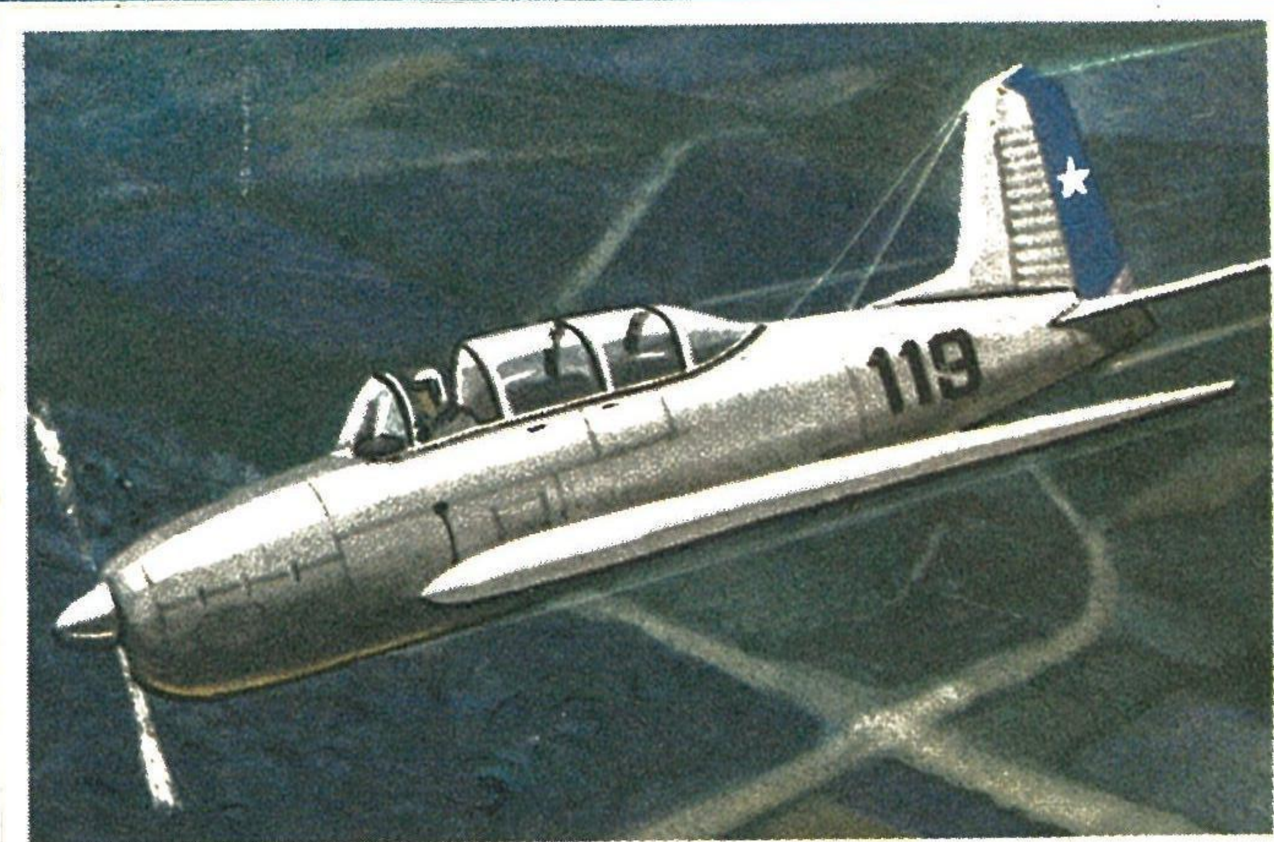


Llega la etapa del vuelo solo (234), en la que el alumno volará **sin** su instructor en un circuito de cancha. Y llega el momento del "bautizo", en el que el novel piloto es víctima de bromas, algunas muy pesadas, pero tradicionales.

Los pilotos son instruidos también en la **Formación Aérea** (235), en la que volarán junto con sus compañeros. Existen variados tipos de formación: Formación en "Cuña" (236), Formación por "Bandadas" (237), Formación "Escalonada" (238), Formación "en Cola" (239) y Formación "De Combate" (241).

Aprende también en su vuelo solo a desenvolverse con mala visibilidad en vuelos entre nubes (240).

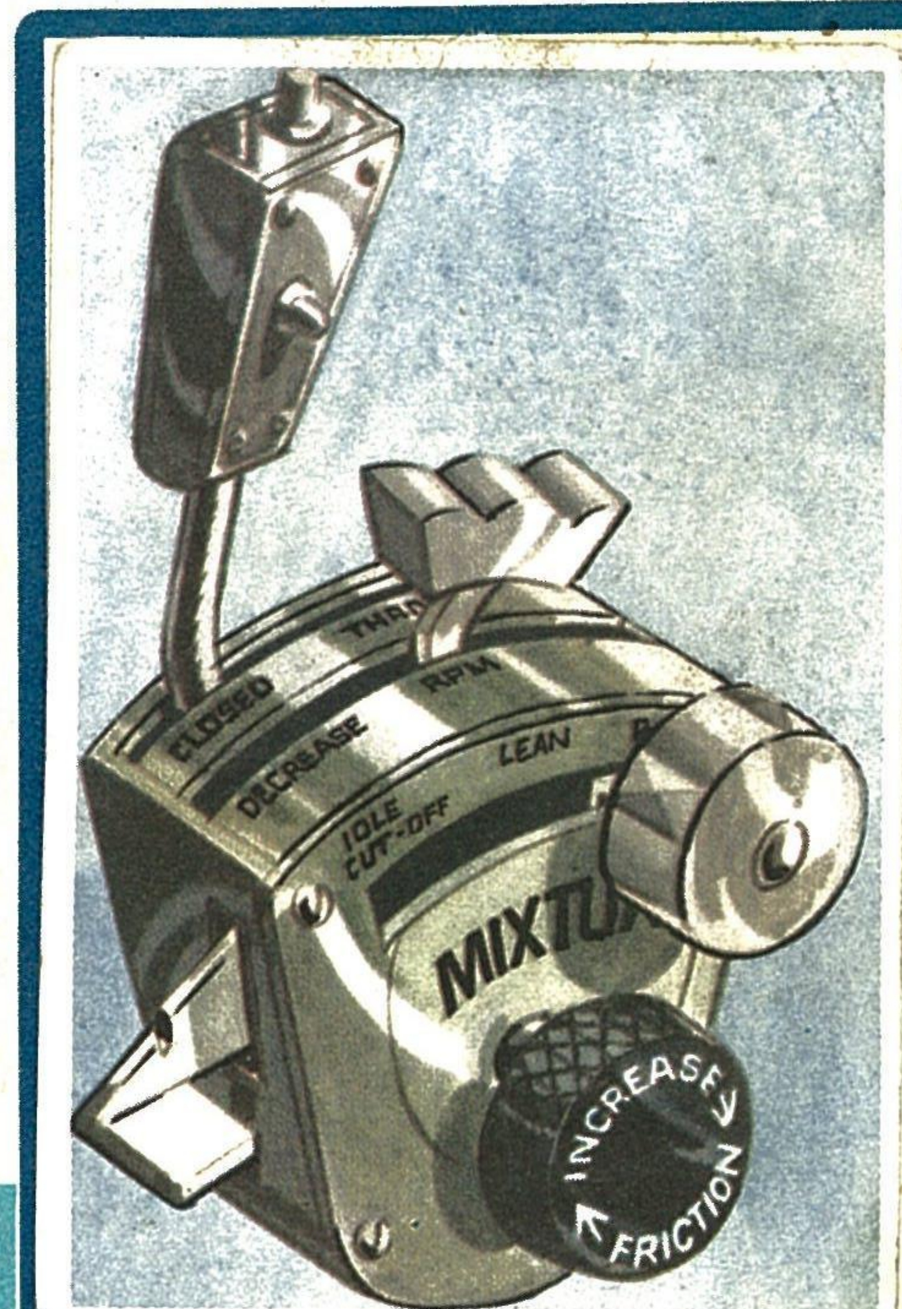
PILOTEANDO UN MENTOR



242

244





245

243



AVION DE INSTRUCCION DE CADETES

Sabemos que el Mentor es un avión metálico, monoplano de ala baja, monomotor y tren triciclo retráctil. Tiene cabina con carlinga de corredera con todos los elementos para instrucción de vuelo. Es un **Beechcraft B-45.** (242).

El instructor ya ha enseñado a sus alumnos todo lo relacionado con el avión, tanto en tierra como en el aire. (243).

En la cabina están: **El Bastón y los Pedales** (244), para accionar los timones y alerones, y el timón de cola y de profundidad.

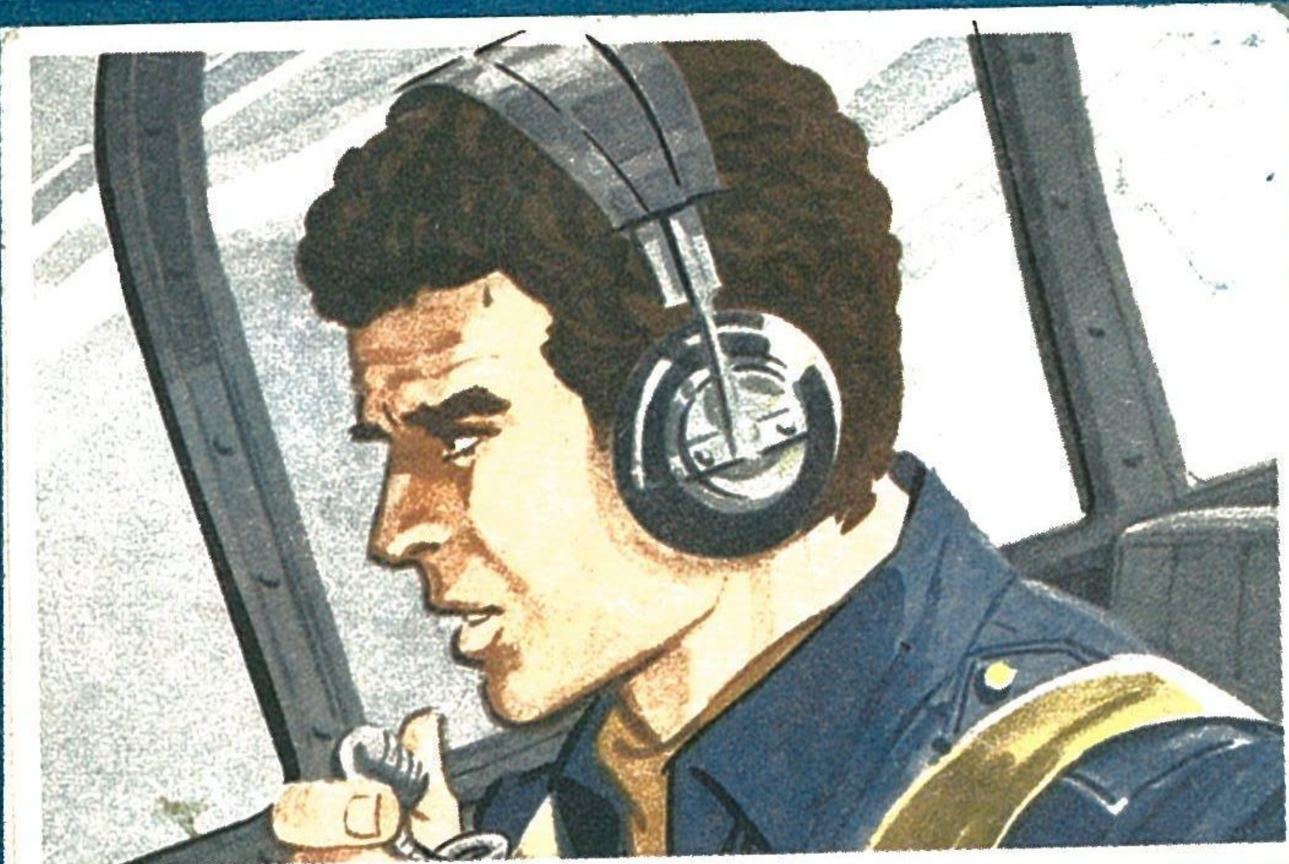
Llaves de Control y Mezcla (245) son todos los sistemas de encendido, lubricación, paso de la hélice, mezcla de combustible, etc.

Fonos y Radio (246), comunicaciones con Torre de Control (T. C.).

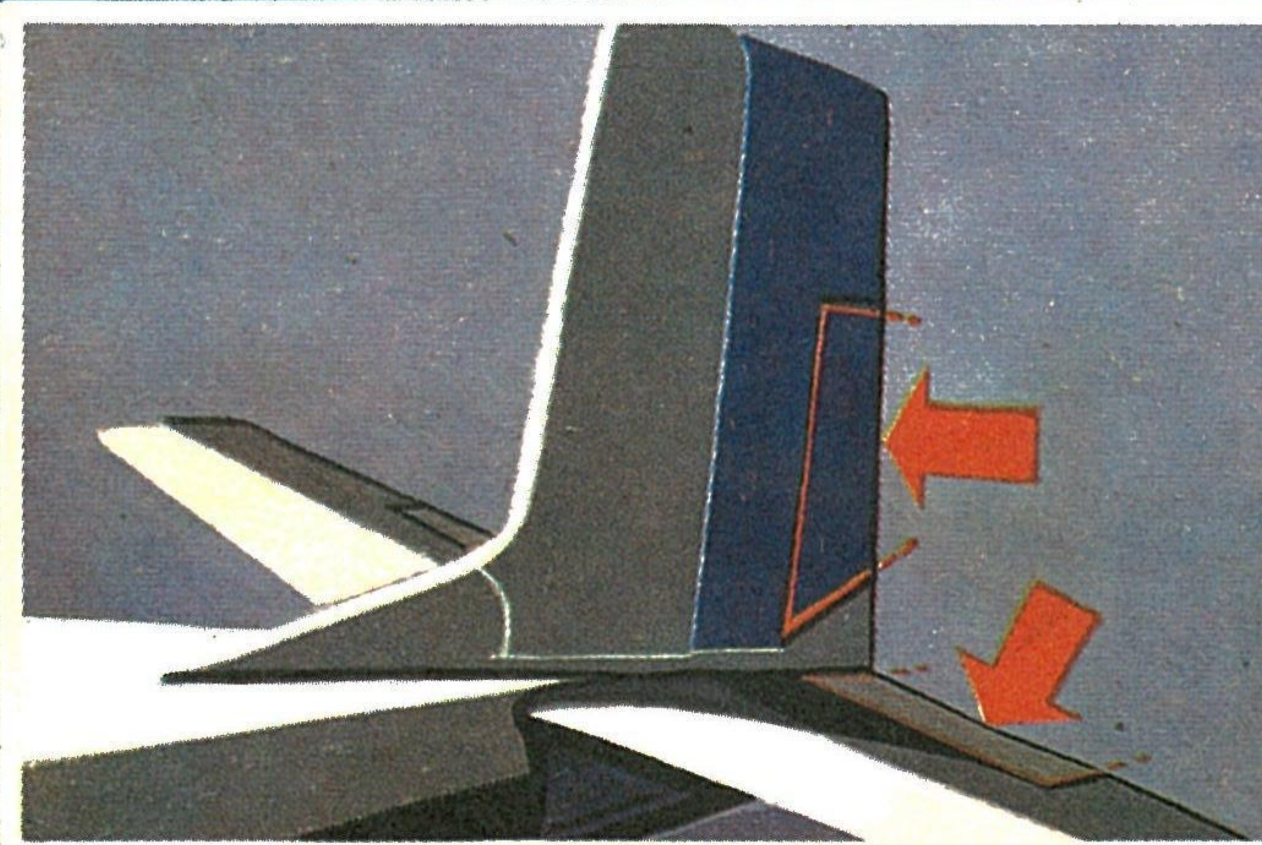
Estabilizadores (247), para controlar timón de dirección y de profundidad.

El Tablero de Instrumentos (pág. 37), contiene todos los instrumentos que indican temperaturas, presiones, altitud, velocidad, inclinación del avión, etc.

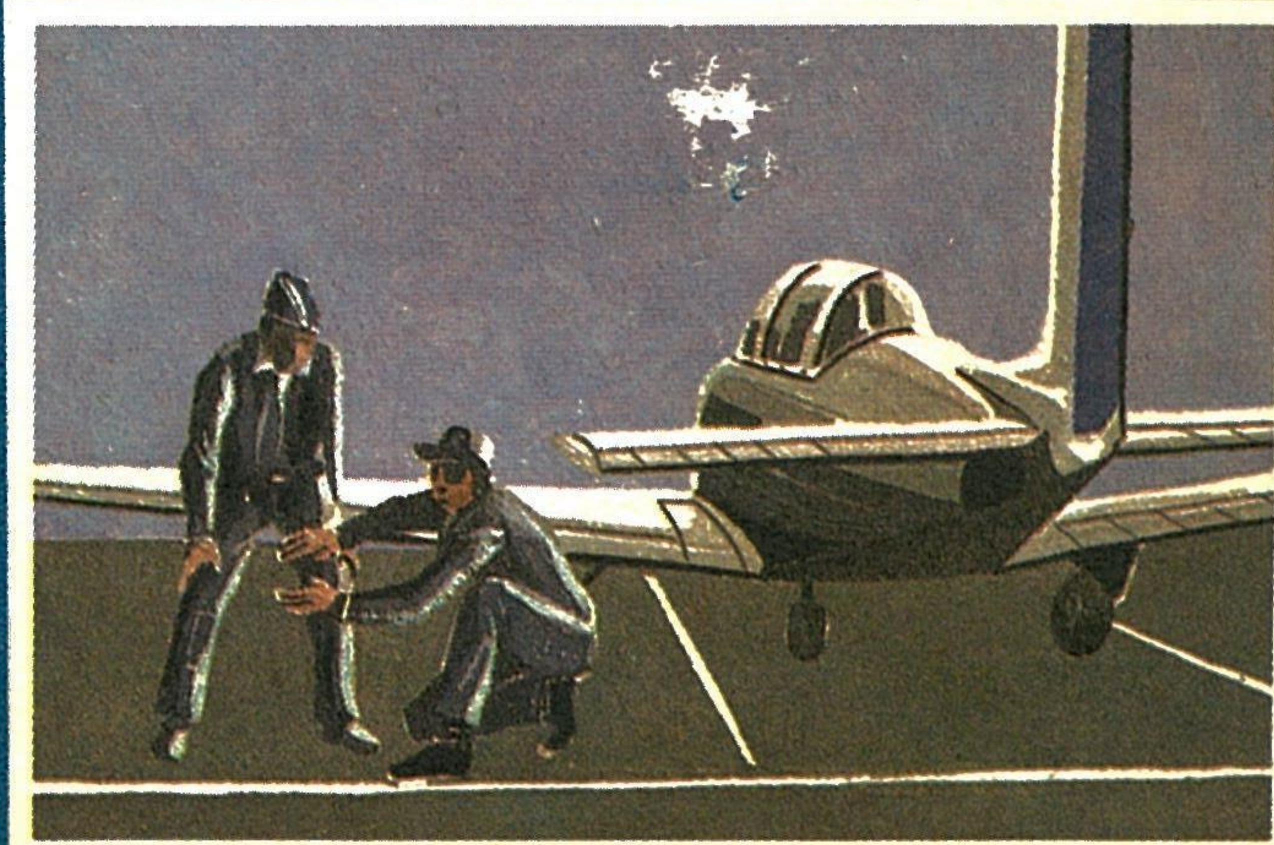
El alumno recibe sus últimas instrucciones antes del vuelo (248).



246

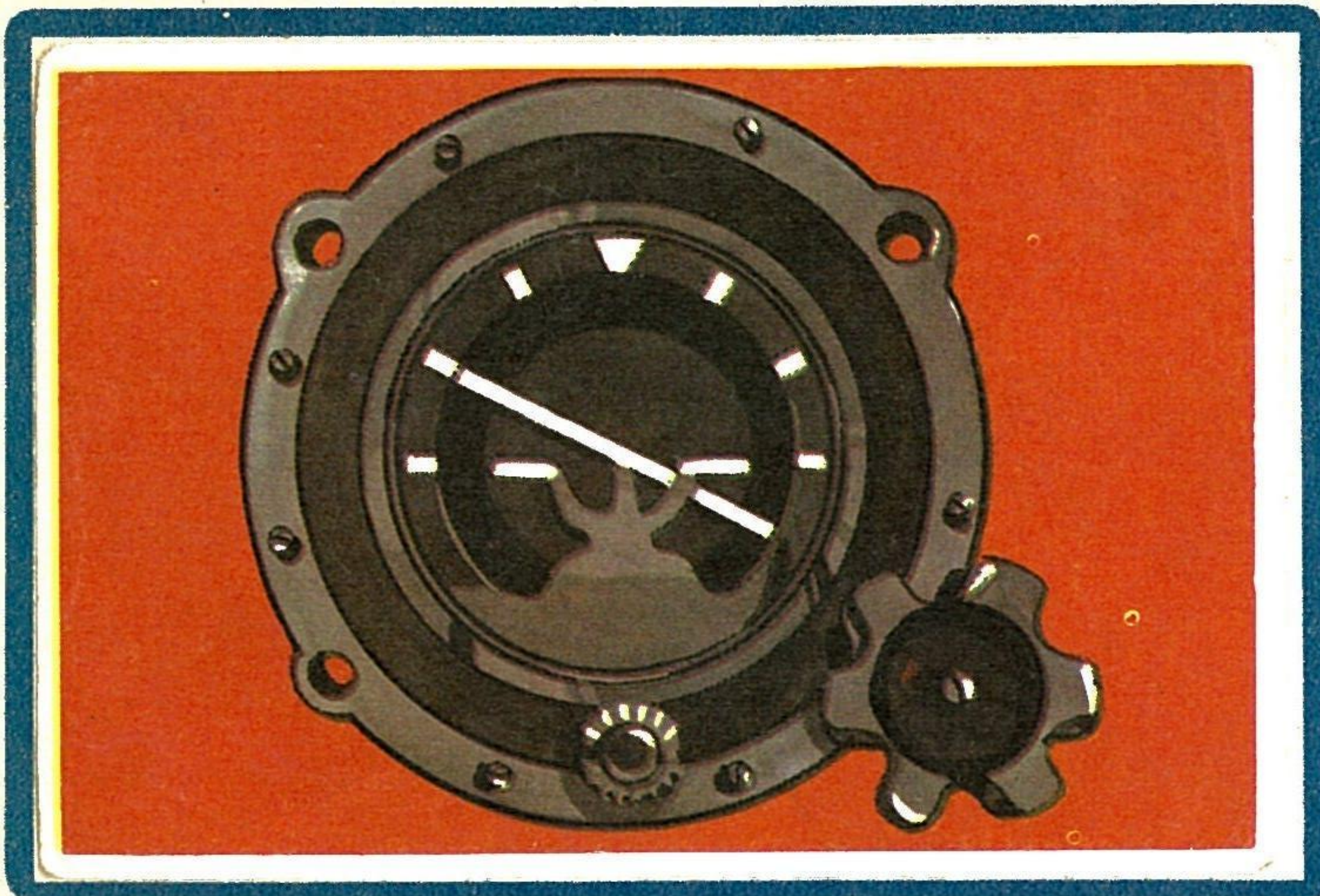


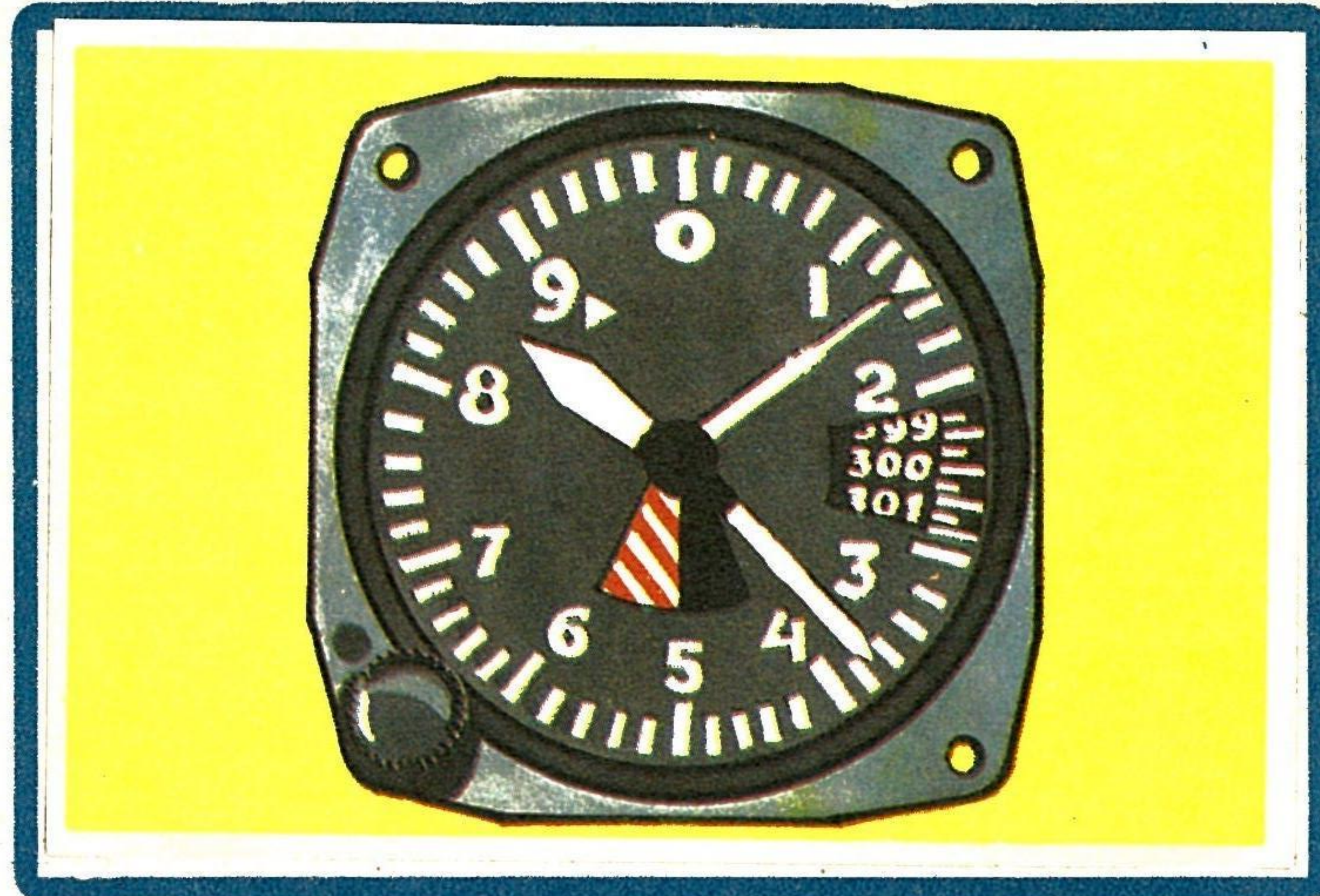
247

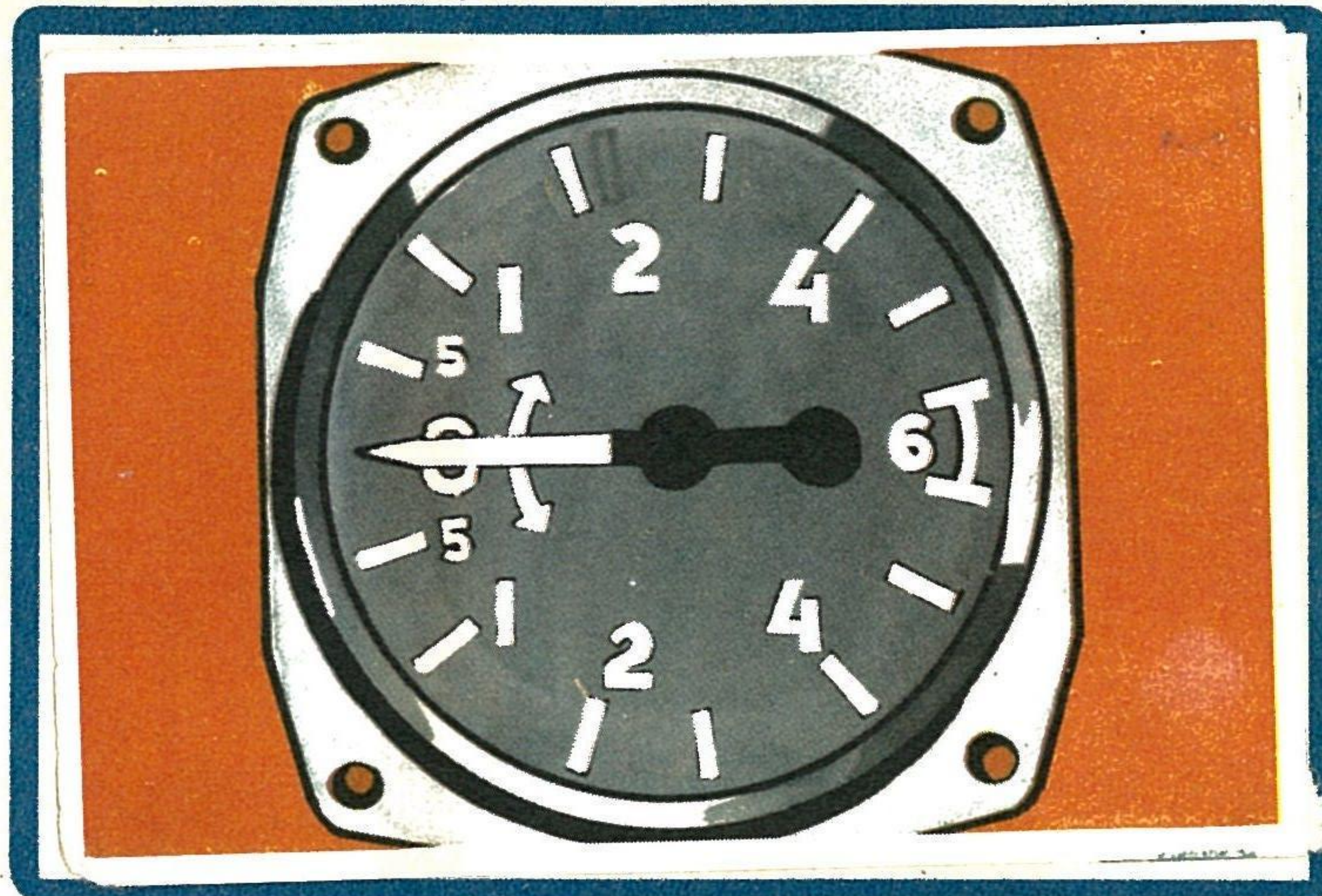


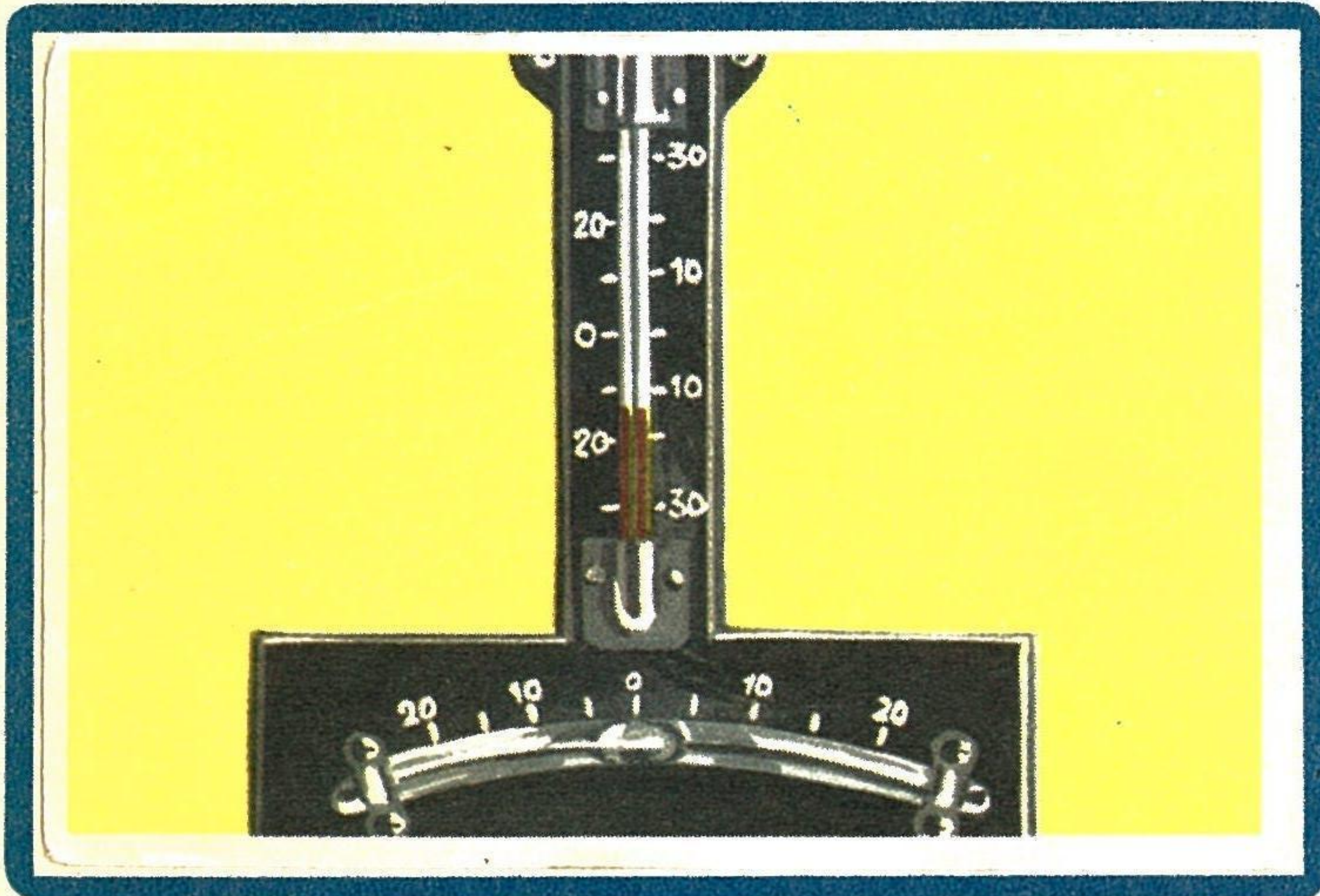
248

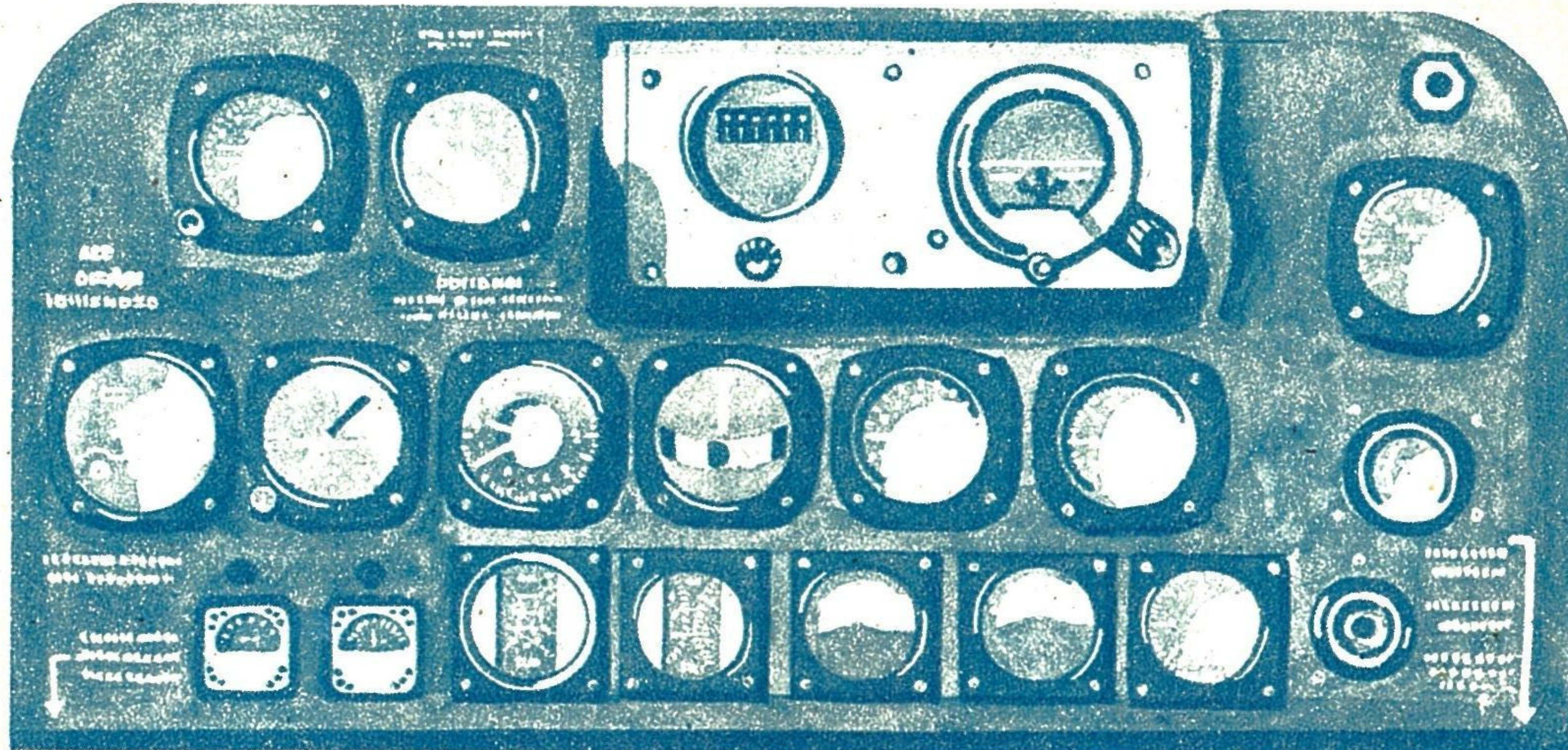
EL TABLERO DE INSTRUMENTOS

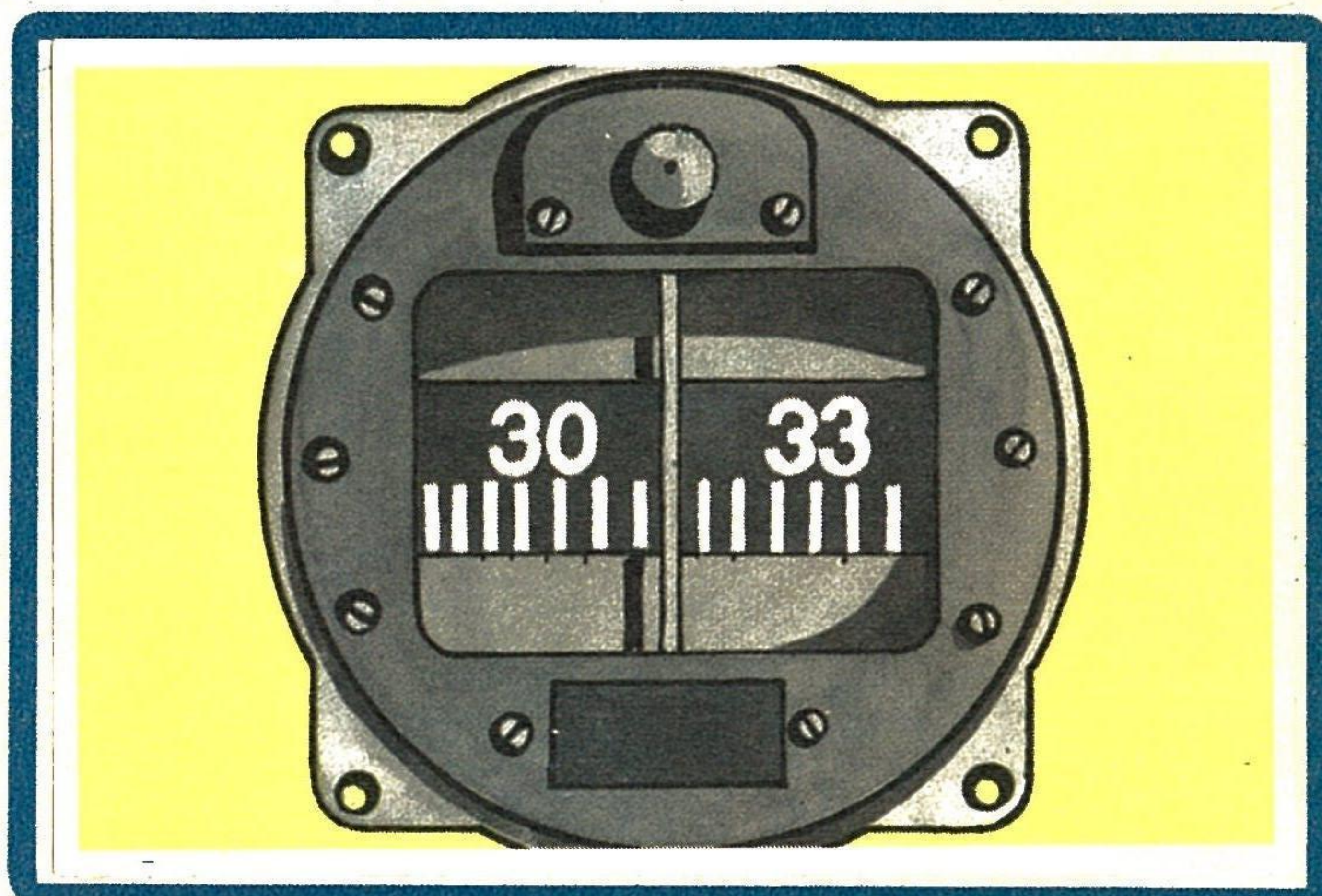

Horizonte artificial 249

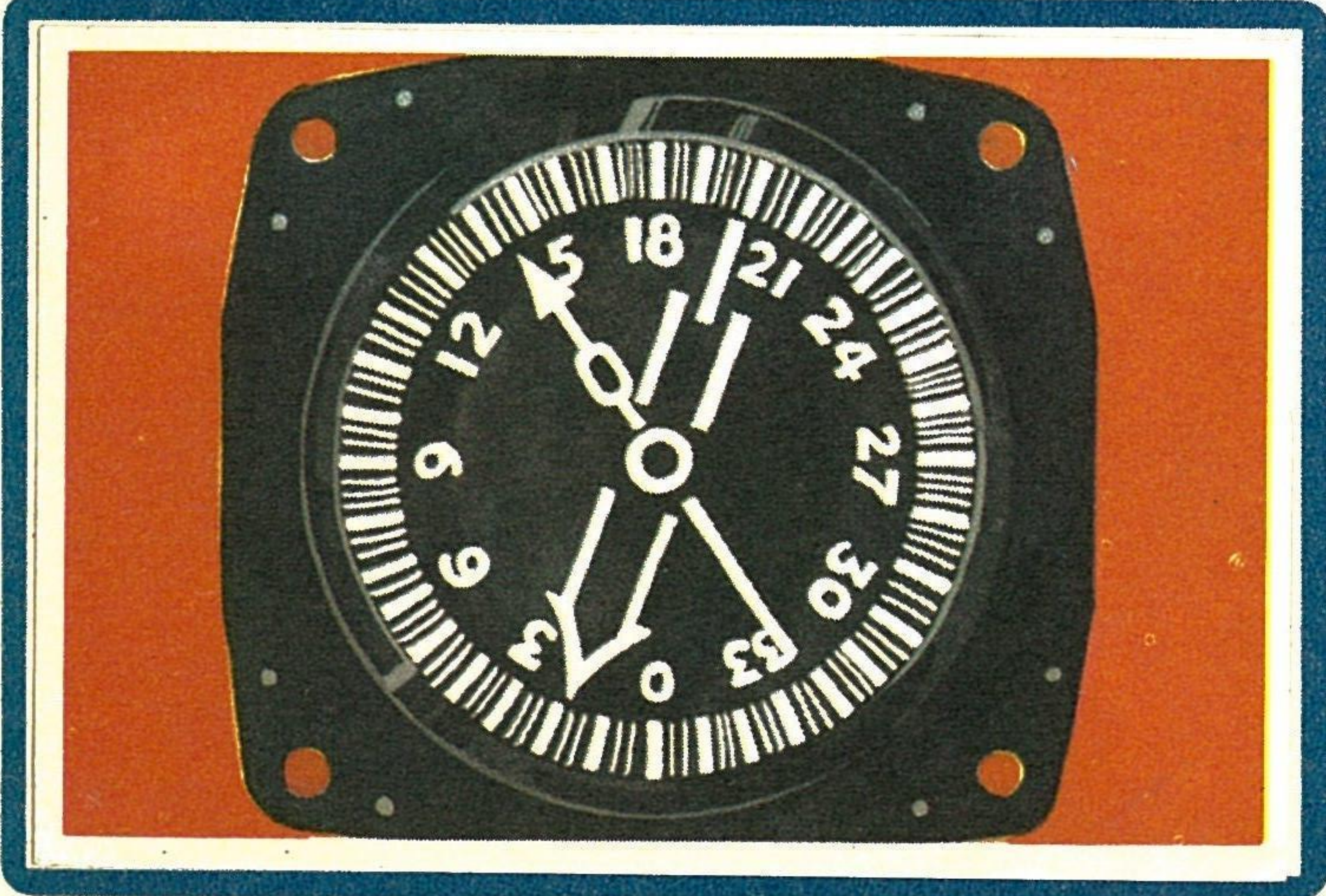

Altímetro 250

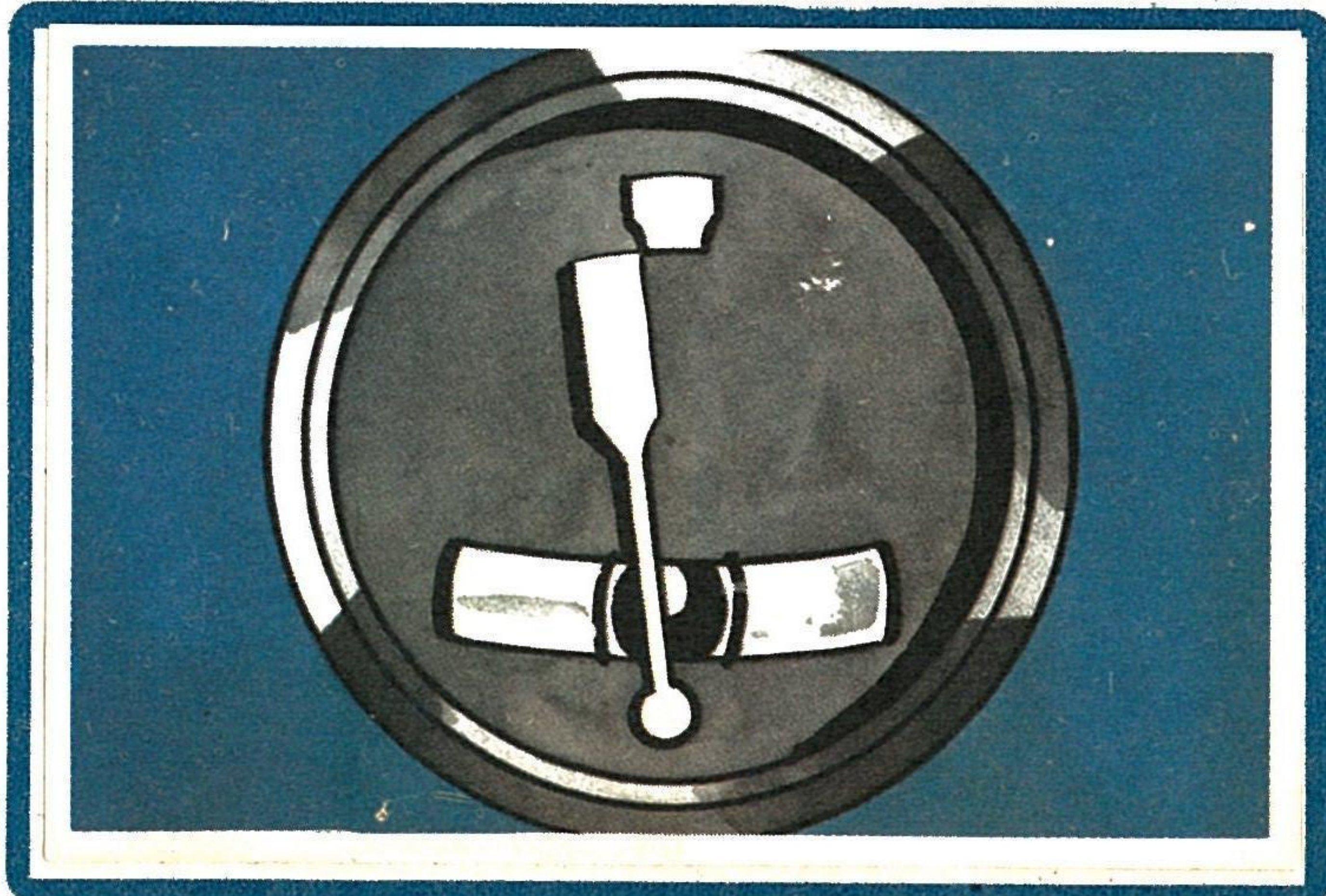

Variómetro 251

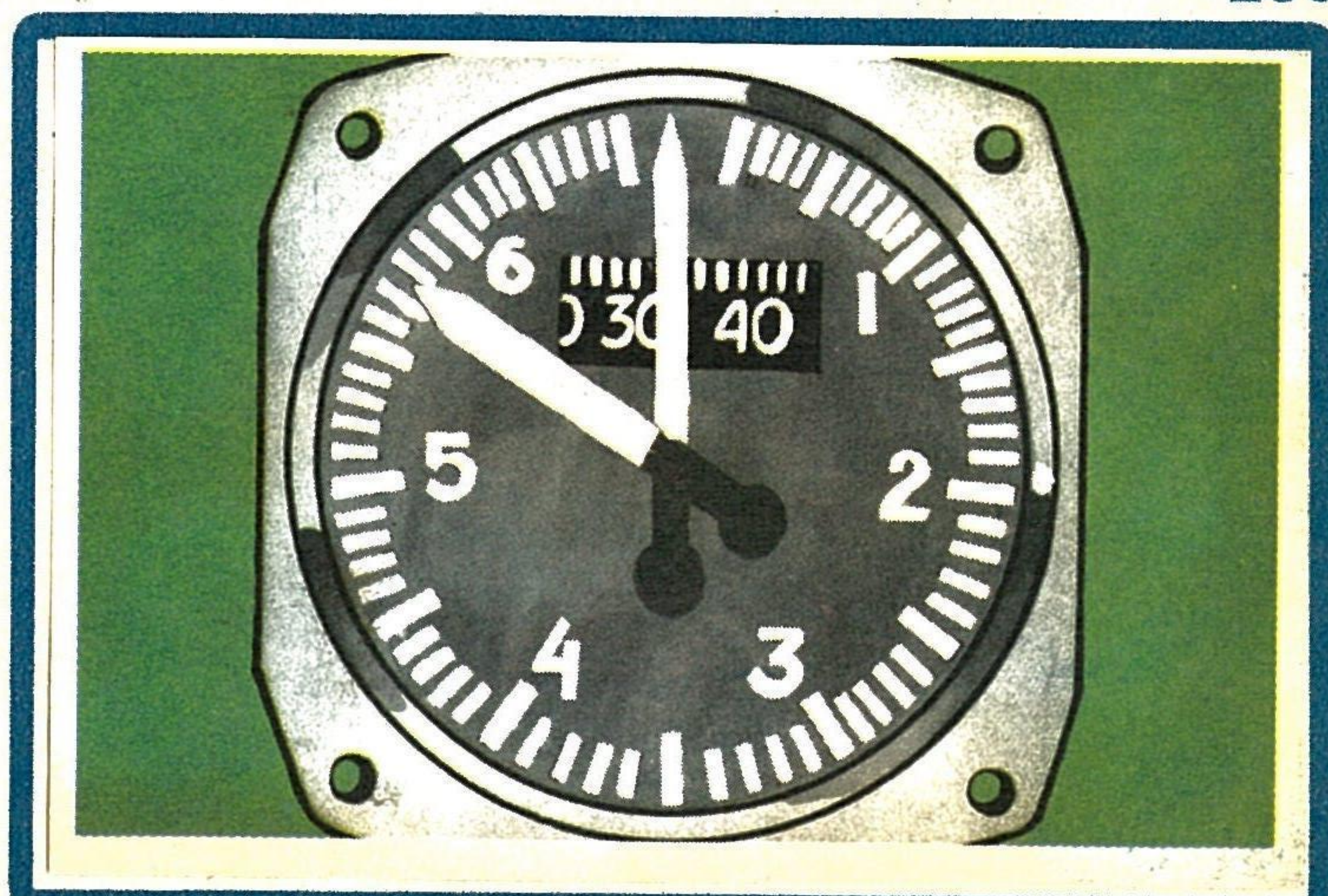

Inclinómetro 252

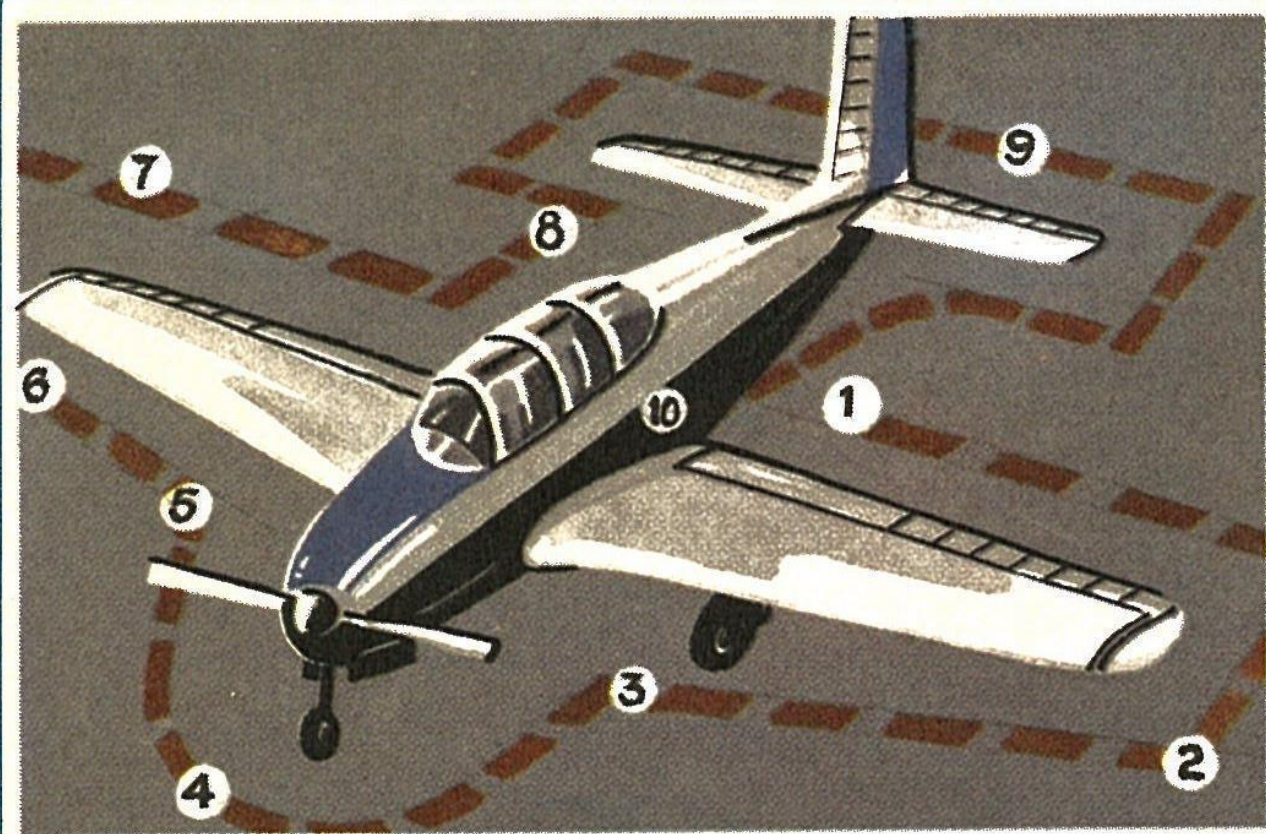



253 Compás magnético

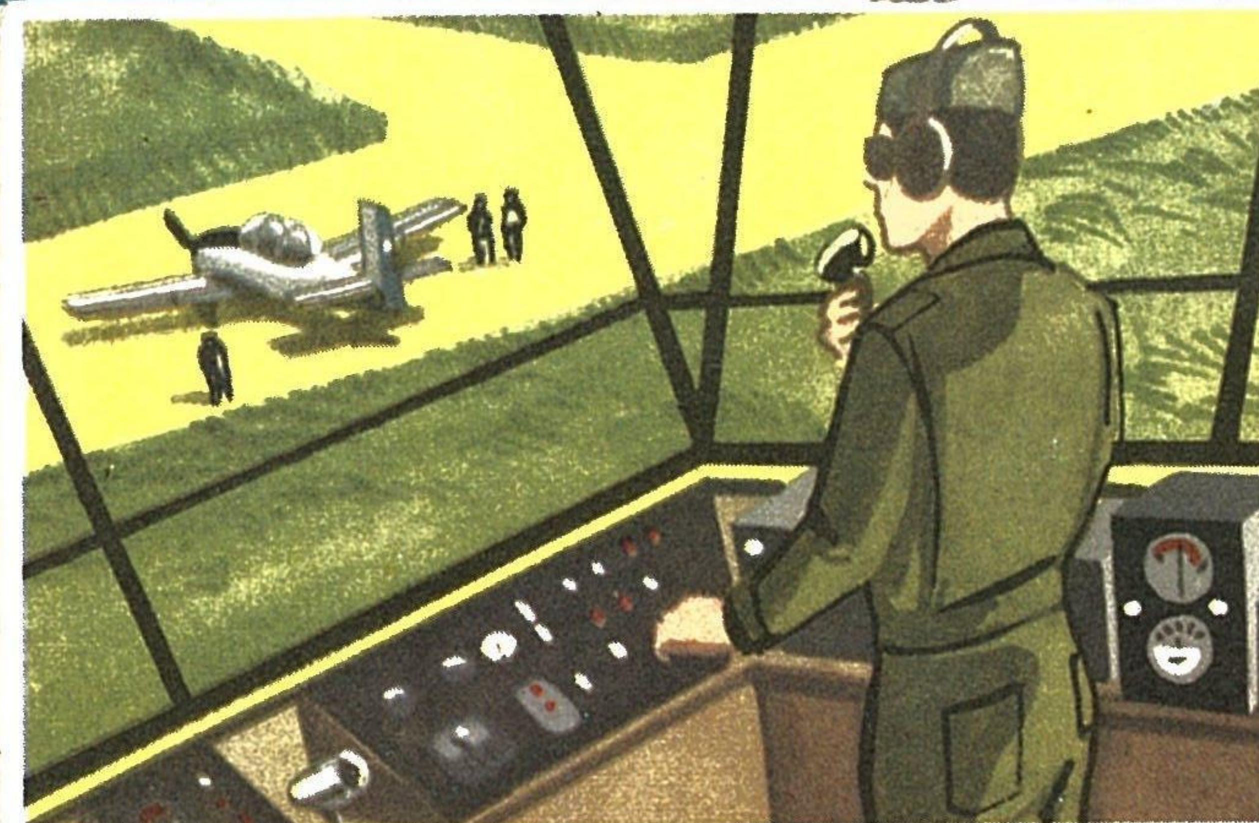

254 Radio-compás


Indicador de viraje 255

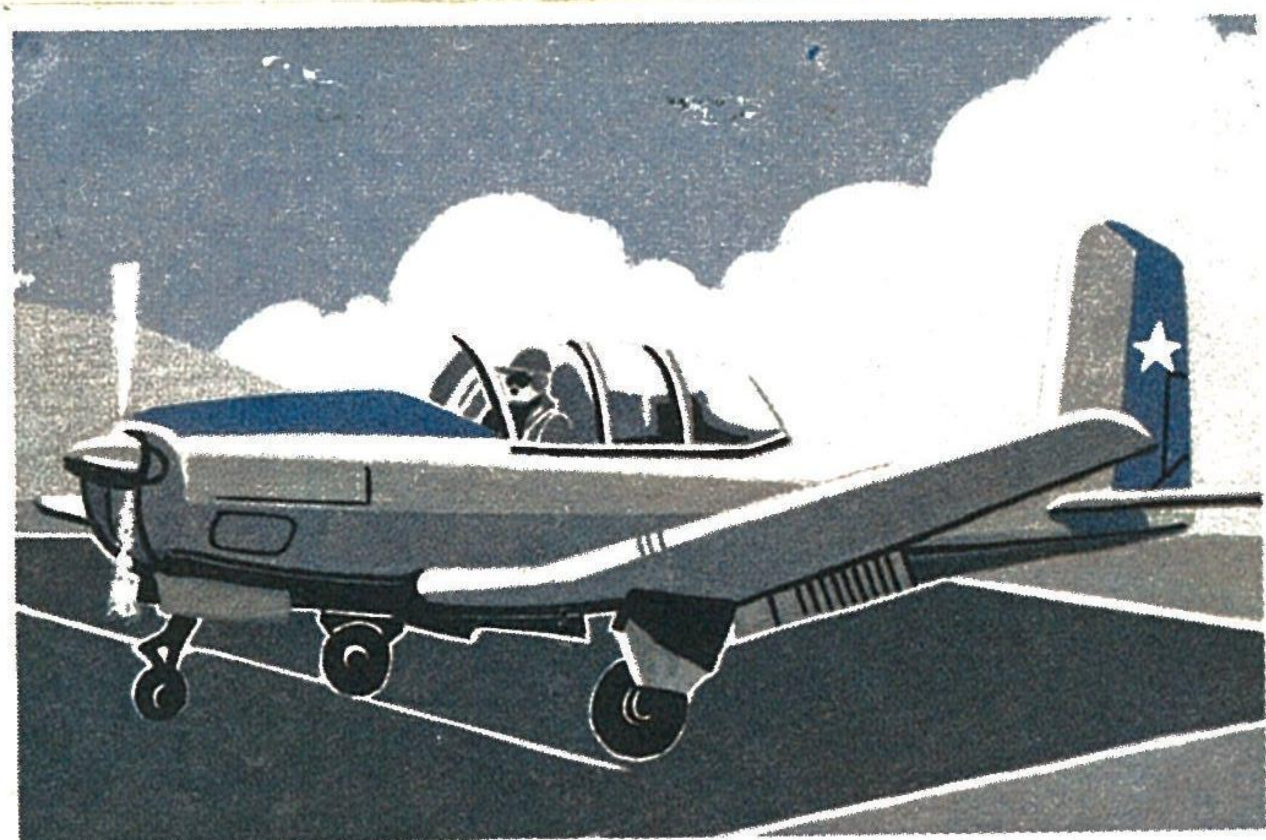

Velocímetro 256



257



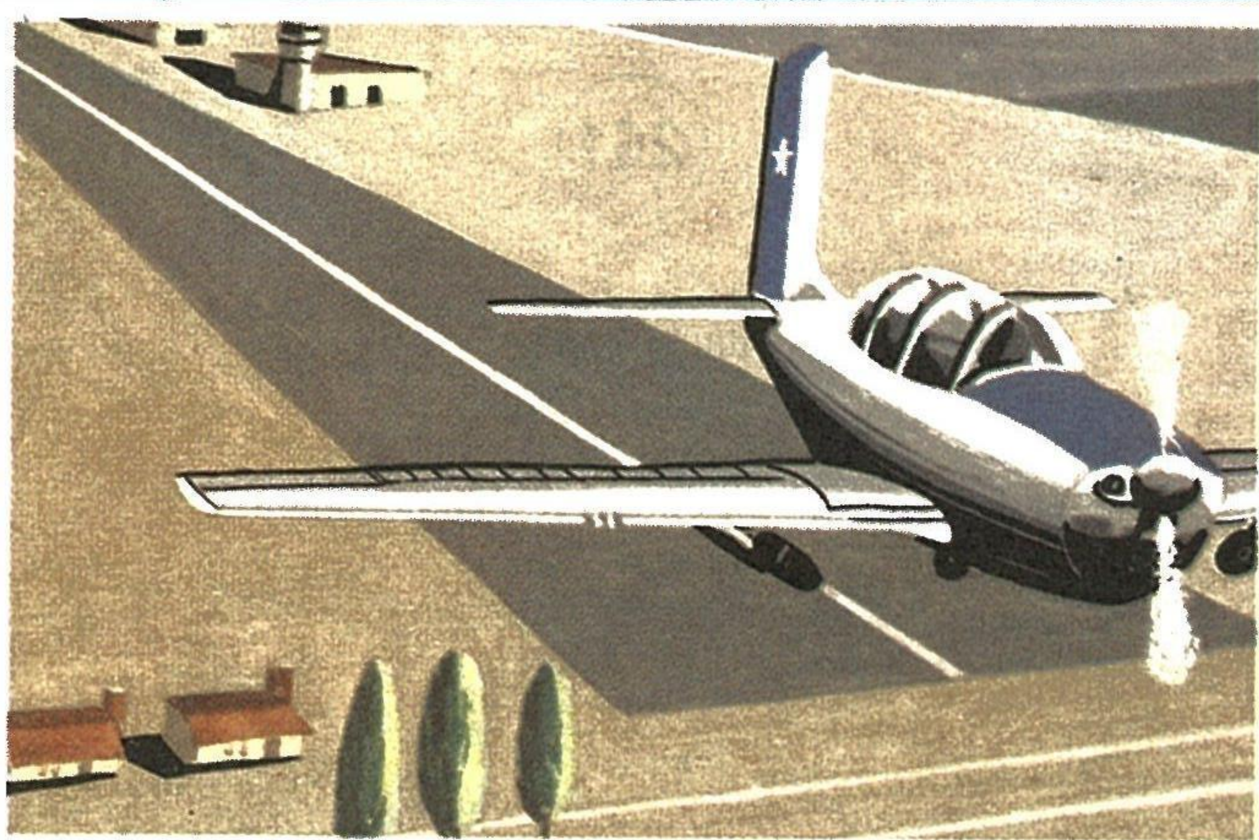
258



259



260



261

Se toman los controles del avión antes del vuelo. Prueba de motor, comandos, etc. En caso de desperfectos se suspende el vuelo.

El "chequeo" o revisión del avión (257) comienza por el exterior, iniciándose en el ala izquierda, tren, motor, ala derecha, timón, y terminando en la cabina. Se revisan las luces de navegación.

Se toma contacto con la Torre de Control para identificación y recepción del permiso o visto bueno para volar. (258). El avión toma posición al comienzo de la pista y ya está listo para volar. (259).

Carrera mínima de despegue (260). Ponga 10º de Flaps. Frene. Acelere motor a Full, suelte frenos, corra por la pista. Levante un poco la nariz del avión. Eche el bastón hacia atrás.

Ya el avión se despega de la pista, alejándose de ella (261).

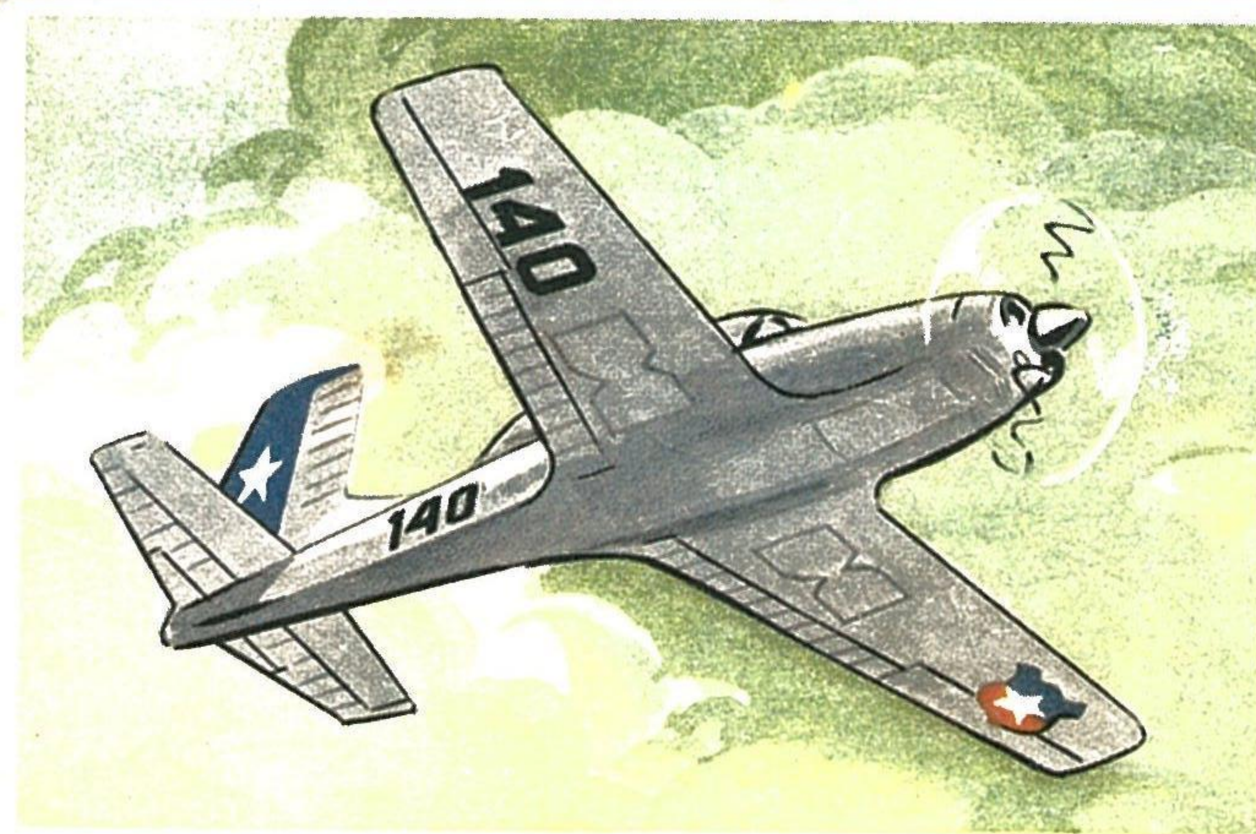
Suba el tren de aterrizaje (262), nivele a 1.320 pies de altura.

Velocidad de crucero: 250 m/h. Suba el Flap; ya no lo necesita. Salga del tránsito aéreo de cancha. Vuelo libre. (263).

Entre las malas maniobras por defectuosa coordinación entre los pedales y el bastón están el "Patinaje" y el "Resbalamiento" (264 - 265).



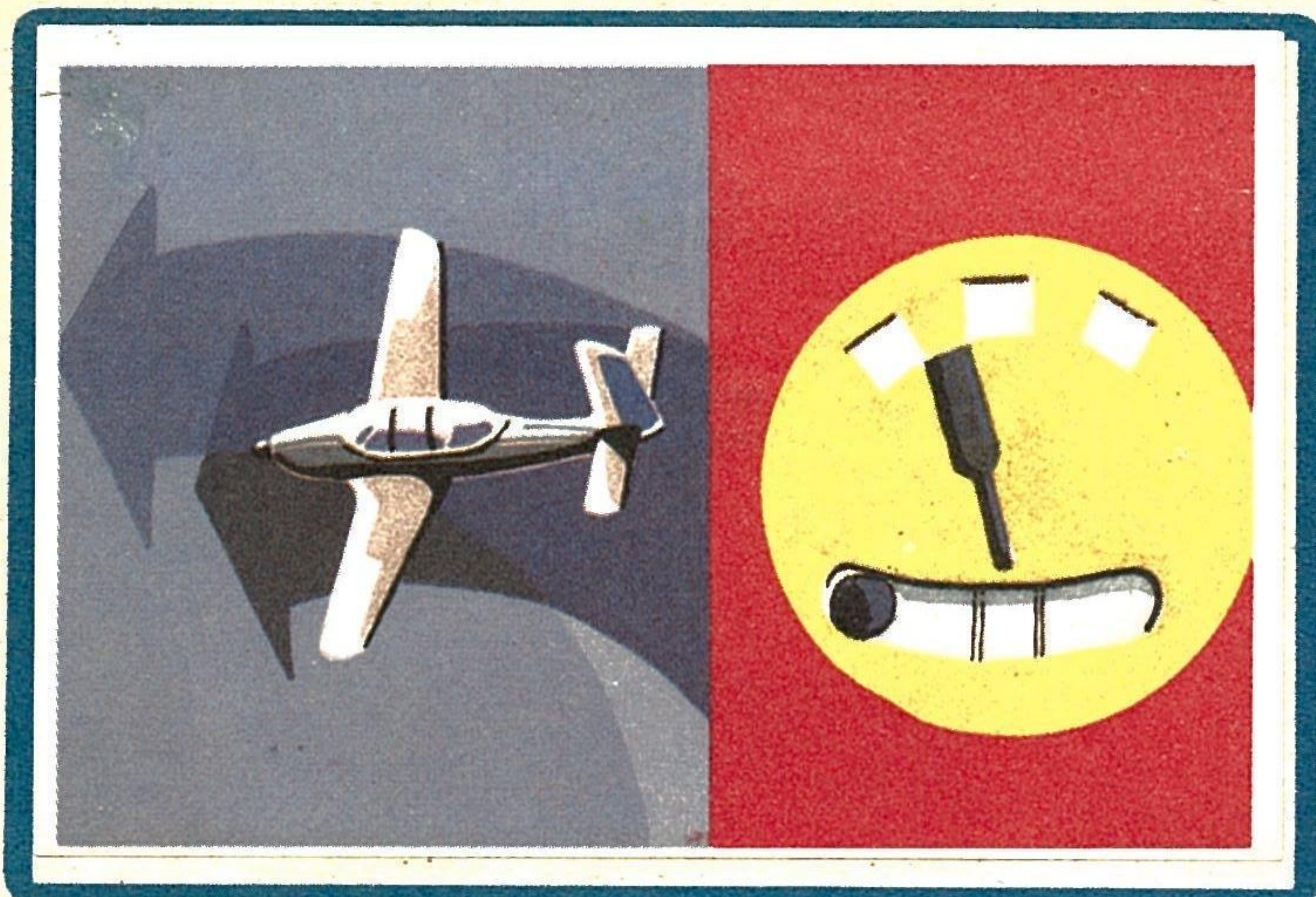
262



263



264


265

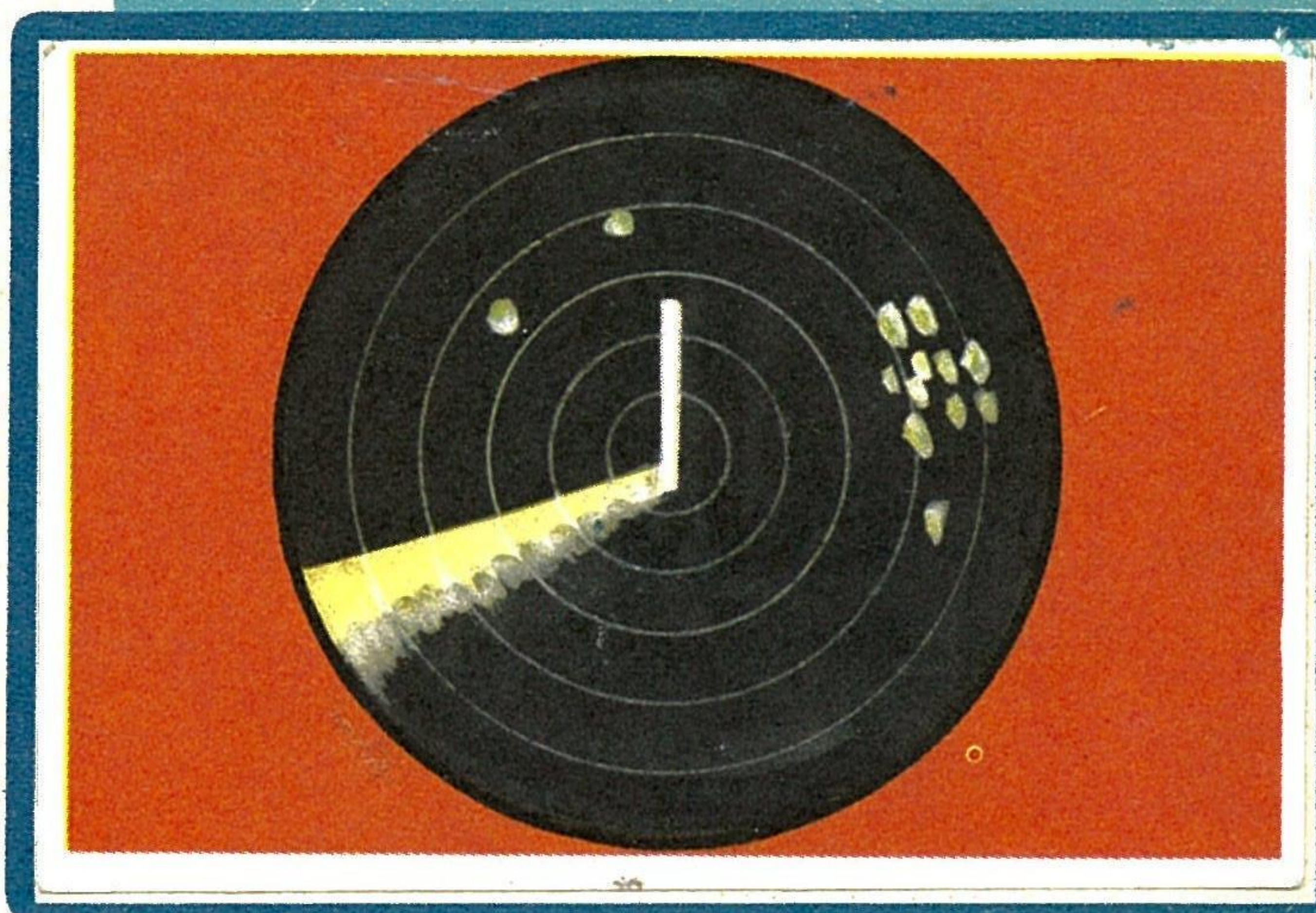

266

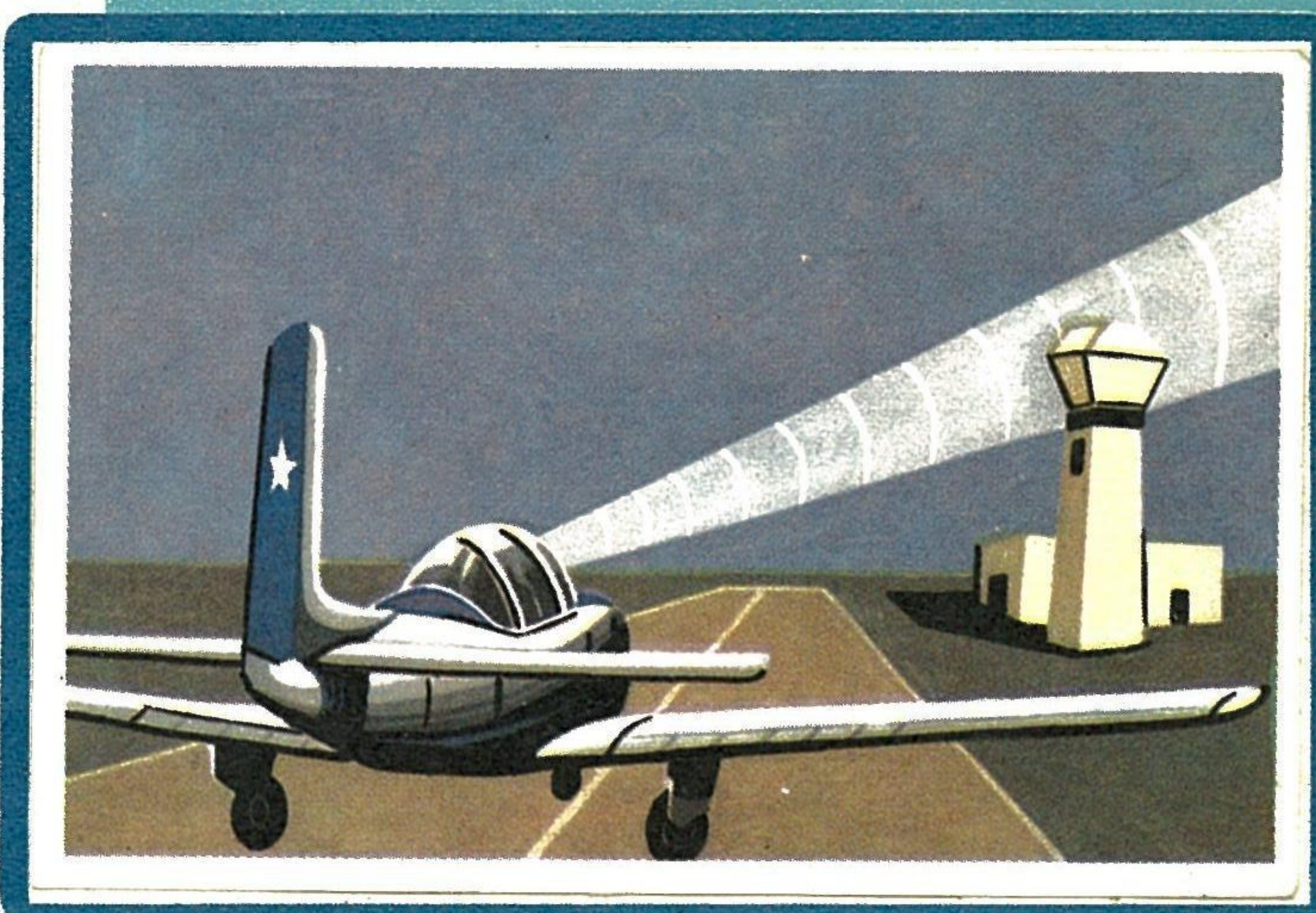
Un viraje correcto (266), que evitara que el avión se desplome, depende de un adecuado uso de los pedales y el bastón y de un instrumento llamado Indicador de Viraje, que funciona por gravedad.

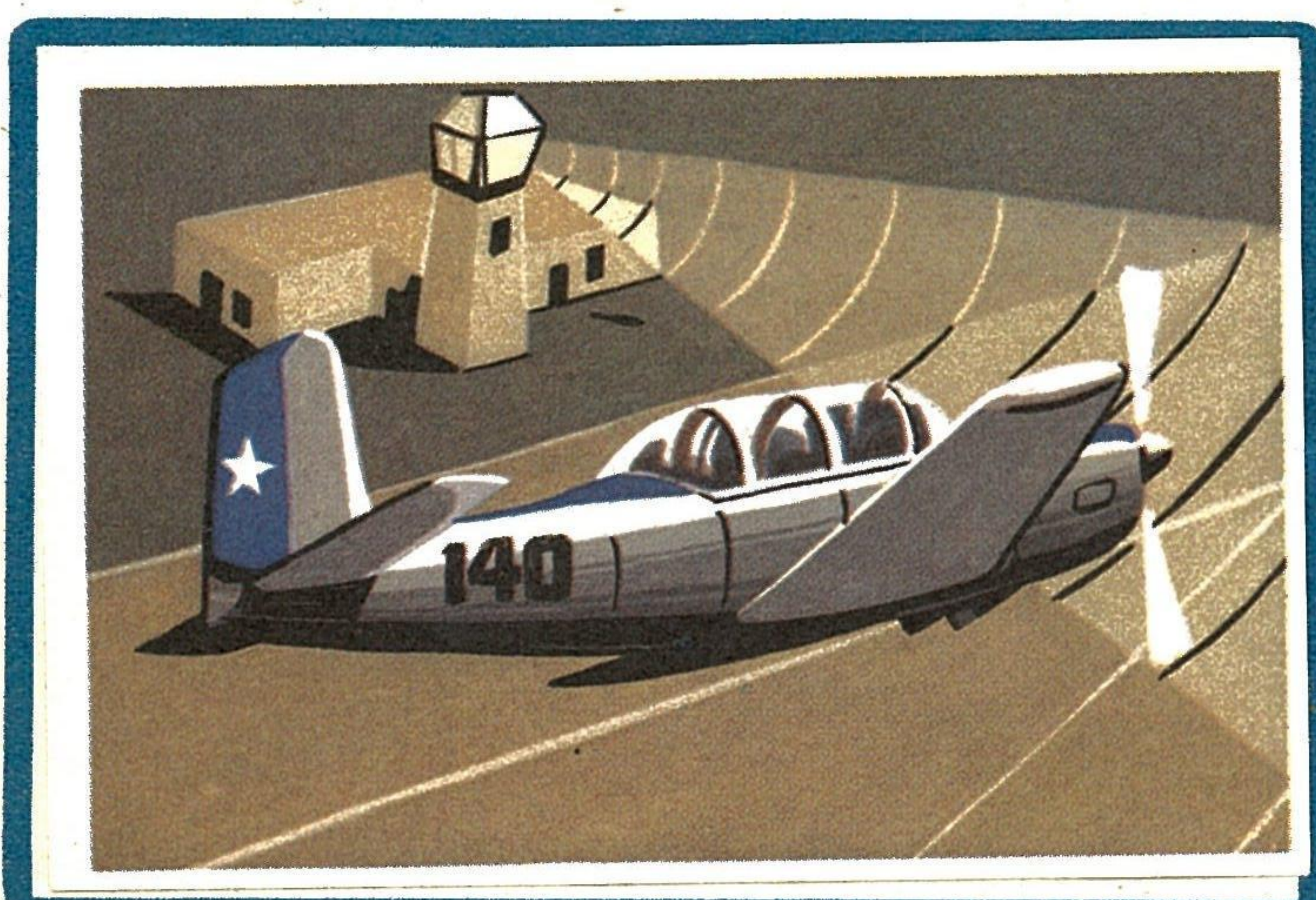
Los instrumentos permiten el vuelo y aterrizaje sin visibilidad o vuelo instrumental, en día o noche. El Radar (267) y el Horizonte Artificial, que indican distancias y nivelación, se unen a las ondas de radio para comunicar al avión con la Torre de Control o viceversa (268 - 269).

Tomando pista (270). Verifique cinturón y amarras. Eche las llaves hacia adelante. Frenos libres. Reduzca velocidad a 109 nudos. Entre al tránsito aéreo, previo permiso de Torre de Control. Baje tren de aterrizaje (271). Reduzca velocidad a 100 nudos. Todo Flap abajo para conseguir velocidad de planeo. Reduzca motor al mínimo. Levante la nariz del avión y toque la pista con las ruedas principales. Baje la rueda de la nariz. Ya está aterrizando (272).

Ruede hacia la línea. Frene. Detenga el motor. Baje. Preséntese al instructor.


267

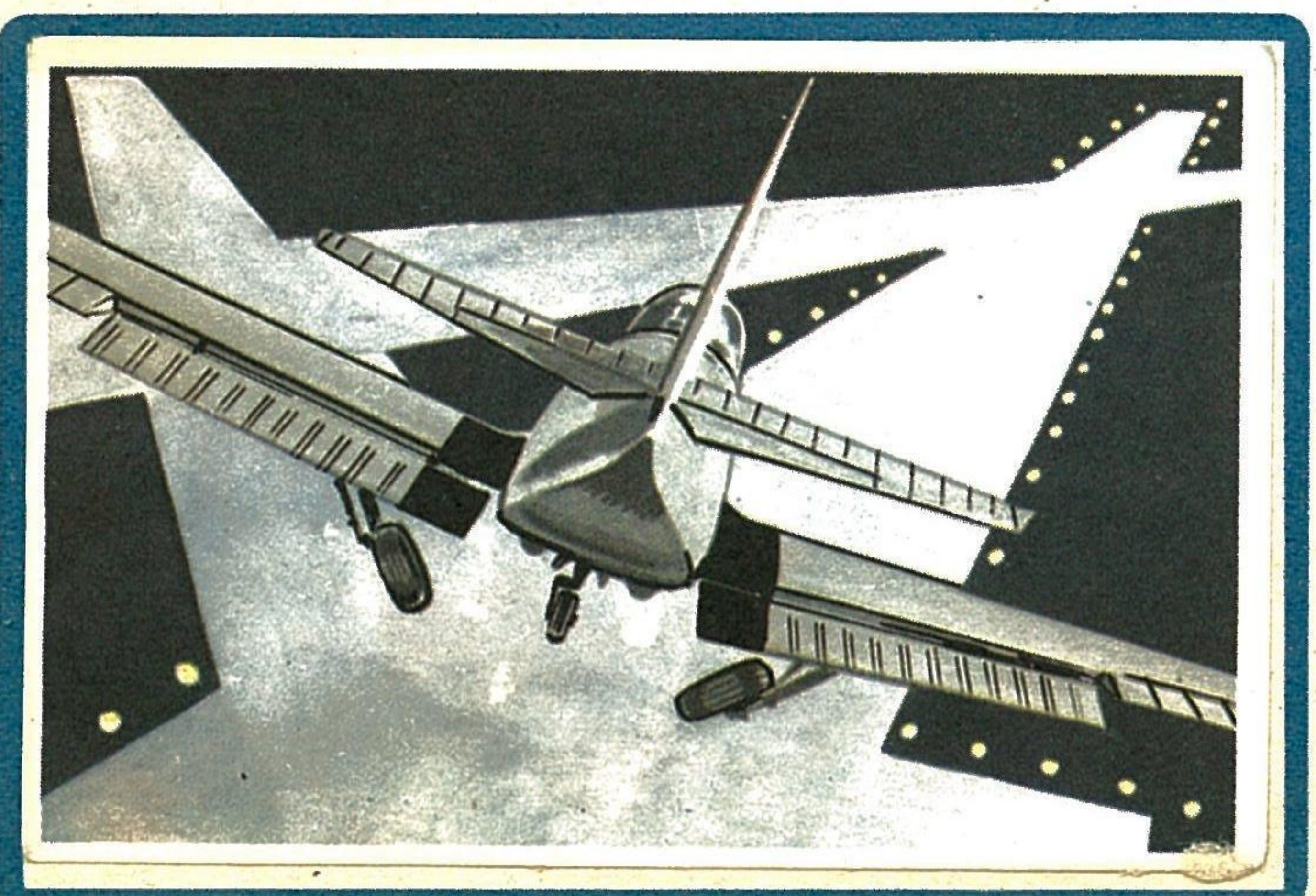

268



269



270


271

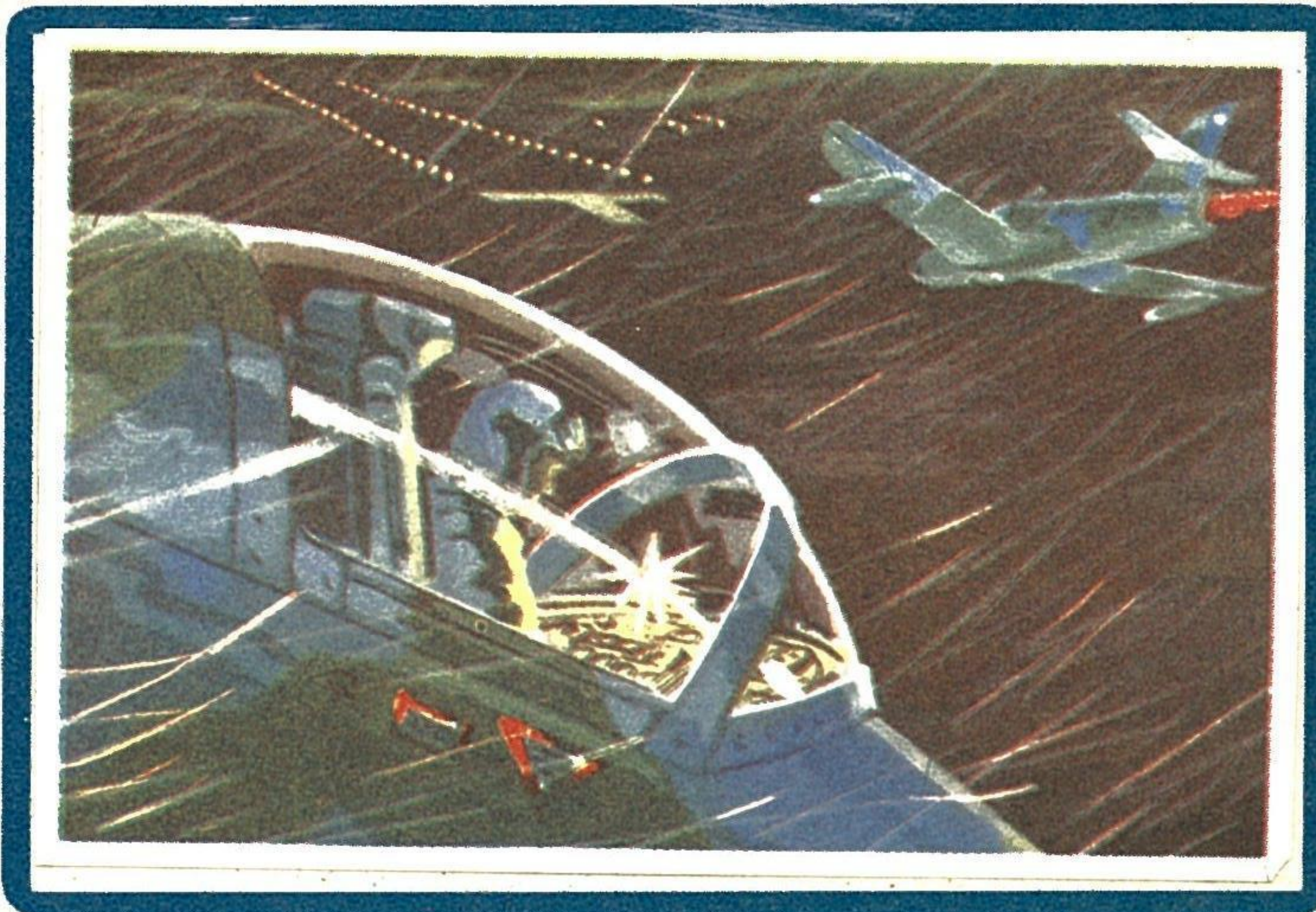

272

OPERACION ATLANTE



273

El 3 de enero de 1974 se puso en marcha una hazaña más para la historia: la "Operación Atlante". Un C-130 Hércules del grupo 10 llevó a Londres al personal de pilotos y mecánicos que la realizarían. Debía traerse a Chile, en vuelo, una partida de cazabombarderos "Hawker-Hunter" con etapas en Sevilla-España-Las Palmas, Canarias, Dakar, Monrovia, Liberia, Isla Ascensión, Recife, Salvador, Río de Janeiro, Asunción, Antofagasta y Santiago de Chile. Fue un trabajo extraordinario. Un trabajo de equipo, orgullo de la Fuerza Aérea, en el que hombres y aviones se complementaron para cumplir una misión que, con justicia, asombró al mundo, poniendo en evidencia el profesionalismo de la FACH. El 26 de enero terminó la misión de la primera bandada. En febrero se realizó la segunda, con igual eficacia y éxito. Se volaron 8.438 millas náuticas en total, y el trayecto más dramático y difícil fue el cruce del Atlántico Sur, verdadera proeza sin precedentes. En suma: una hazaña más de la Fuerza Aérea de Chile y una página de honor en su historia. (Láminas 273 y 274.)


274

EL HUMOR

DIBUJANDO LAS ALAS DE CHILE

La aviación ha inspirado e inspira a los artistas del dibujo, tanto nacionales como extranjeros. Hace unos veinte años el genial Walt Disney, en la película "saludos", hizo aparecer como digno representante de Chile, un pequeño avión. En este episodio trató de representar la valentía de nuestros pilotos y el cariño de los chilenos por esta institución. El simpático personaje se llamaba "Pedrito".

En Chile, un dibujante, que en el año 1950 se iniciaba en las lides de la historieta, Themo Lobos, creó el inefable "Homero", un piloto al que le sucedían las más humorísticas aventuras. Se publicó por casi diez años en el diario "La Nación". (Láminas 275, 276, 277 y 278.)

HOMERO

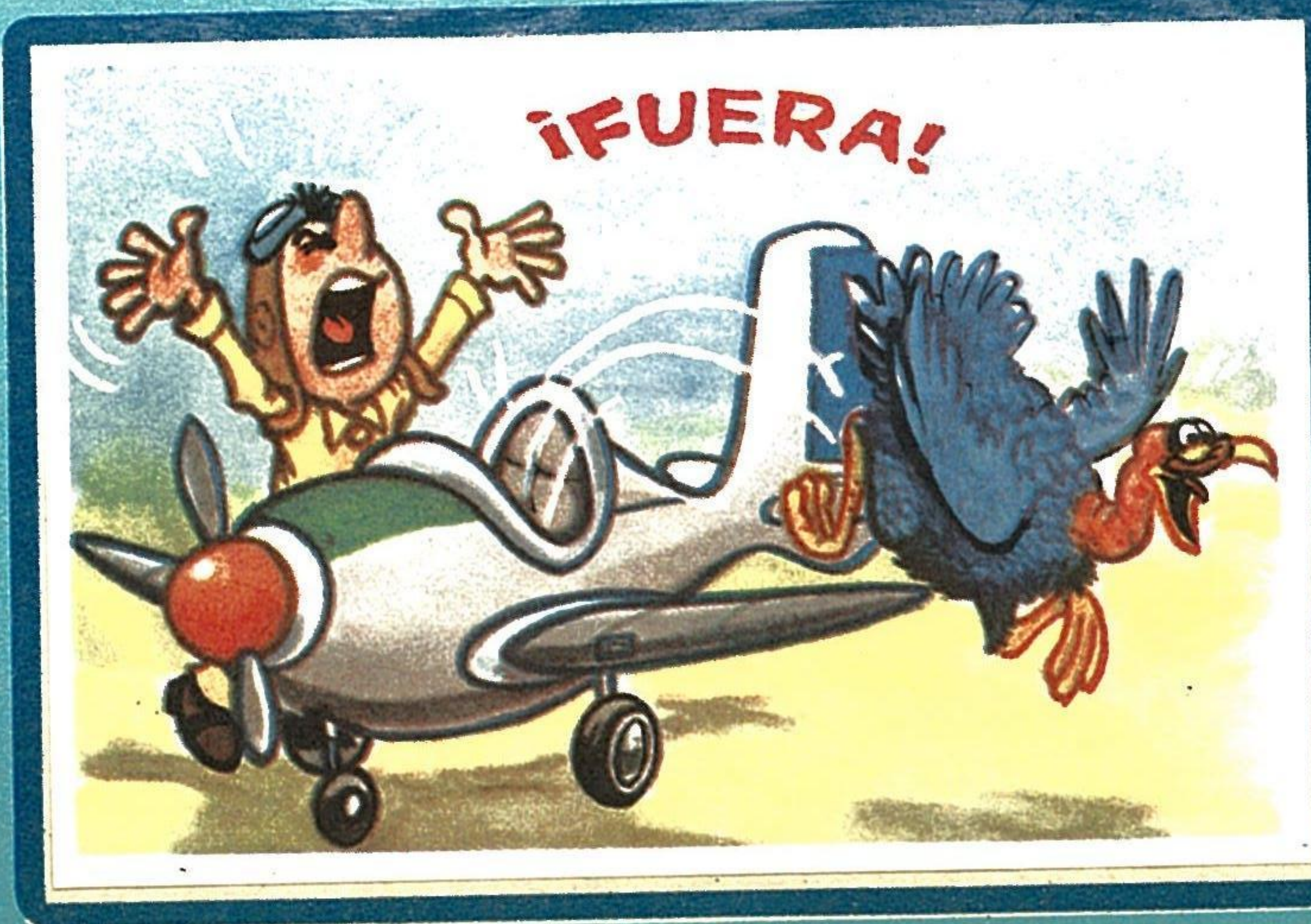

275



276

277





278





HIMNO DE LA FUERZA AEREA DE CHILE

"CAMARADAS"

Música: Angel Cerutti

Letra: Diego Barros Ortiz

Con las alas enarcadas
en suprema sed del cielo,
dejaremos, Camaradas,
cualquier día la legión.

El rumor de los aviones
quedaráse en la hondonada
fusionado en el recuerdo
de la madre y de la amada,
en el cofre de oro viejo
que quedó en el corazón.

CORO

Camaradas, Camaradas en la vida.
Camaradas en la vida y en la
{muerte,
no olvidemos que la gloria
se ha prendido en el avión.

Revivamos en las alas
de la vida, compañeros,
ese vuelo sin escalas
todo azul de inmensidad
y esperemos siempre alegres,
siempre unidos, siempre herma-
{nos,
la fantástica batida
de los cóndores lejanos
que vendrán desde lo alto
a llevarnos Más Allá.



Diego Barros O.



Guillermo Marín R.



HIMNO DE LA ESCUELA DE AVIACION

Música: Enrique Pacheco Díaz

Letra: Guillermo Marín R.

CORO

Con la vista clavada en los cielos,
con el alma henchida en el pecho.
{Bis.
iniciemos, Camaradas, el vuelo,
levantando el avión hacia el Sol.

Sentiremos el espacio infinito
columpiarse lejano y fugaz,
mientras suben las alas de plata
a lo largo de un rayo de luz. {Bis.
Hermanados al azul y a la brisa,
cruzaremos, con las alas abiertas,
sobre selvas, montañas y valles
y también sobre rizos de mar.

En las rutas glamorosas de estre-
{llas,
que iniciaron otros hombres del
[aire,
forjaremos unidas al corazón
¡las dos alas de la ensoñación!
¡La hermandad tricolor de la estre-
[lla!

¡La chilena legión juvenil,
que enarcadas sus alas etéreas,
forjará para Chile el honor!

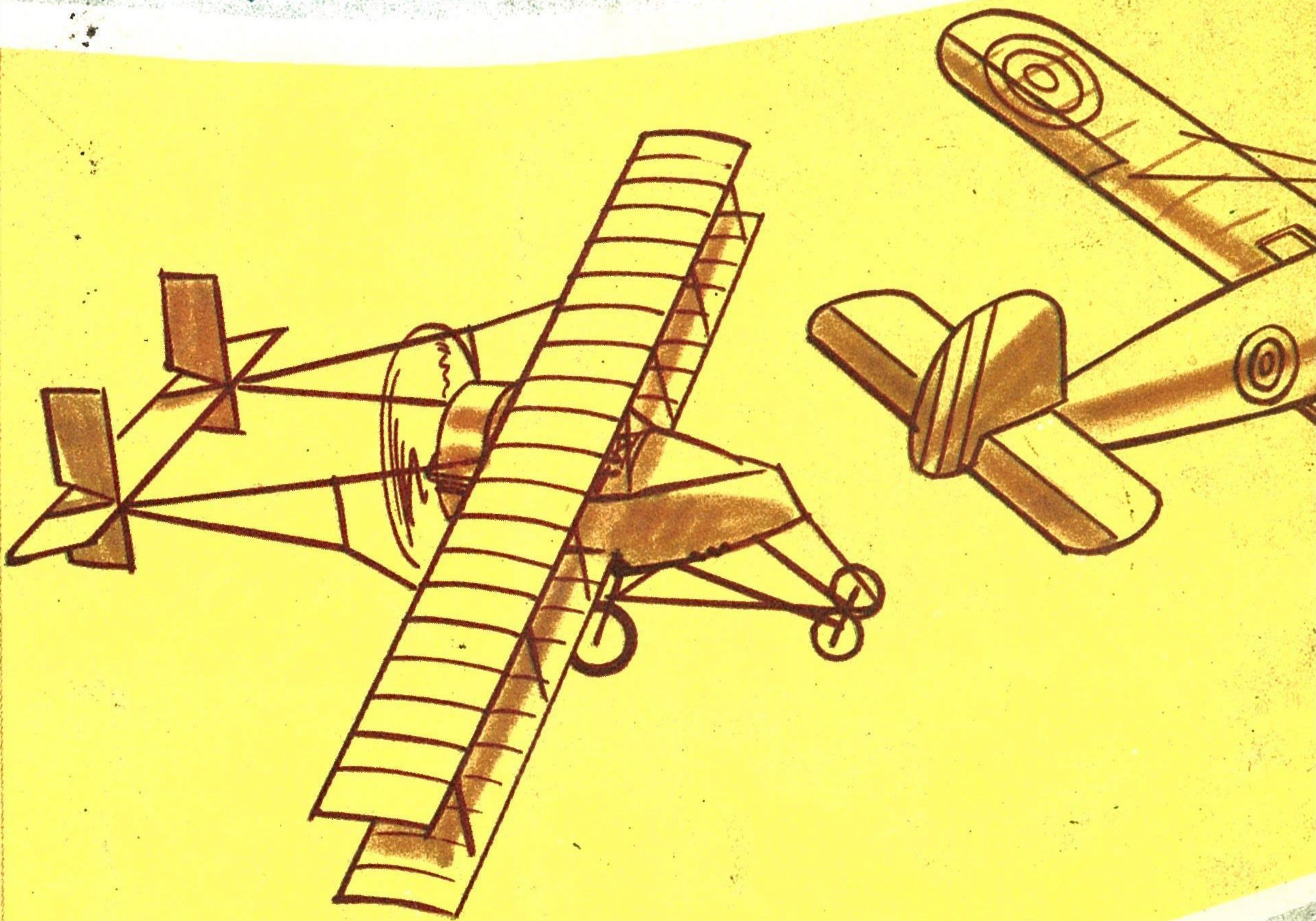
Elevemos, Camaradas, el vuelo,
sobre un suelo laborioso de paz,
proyectando en la tierra sagrada
¡la silueta de la libertad!
En el aire, sobre el arma, en la tie-
[rra,
y al tronar del cañón en el mar
cubriremos a la patria amargada,
¡y sabremos por Chile morir!

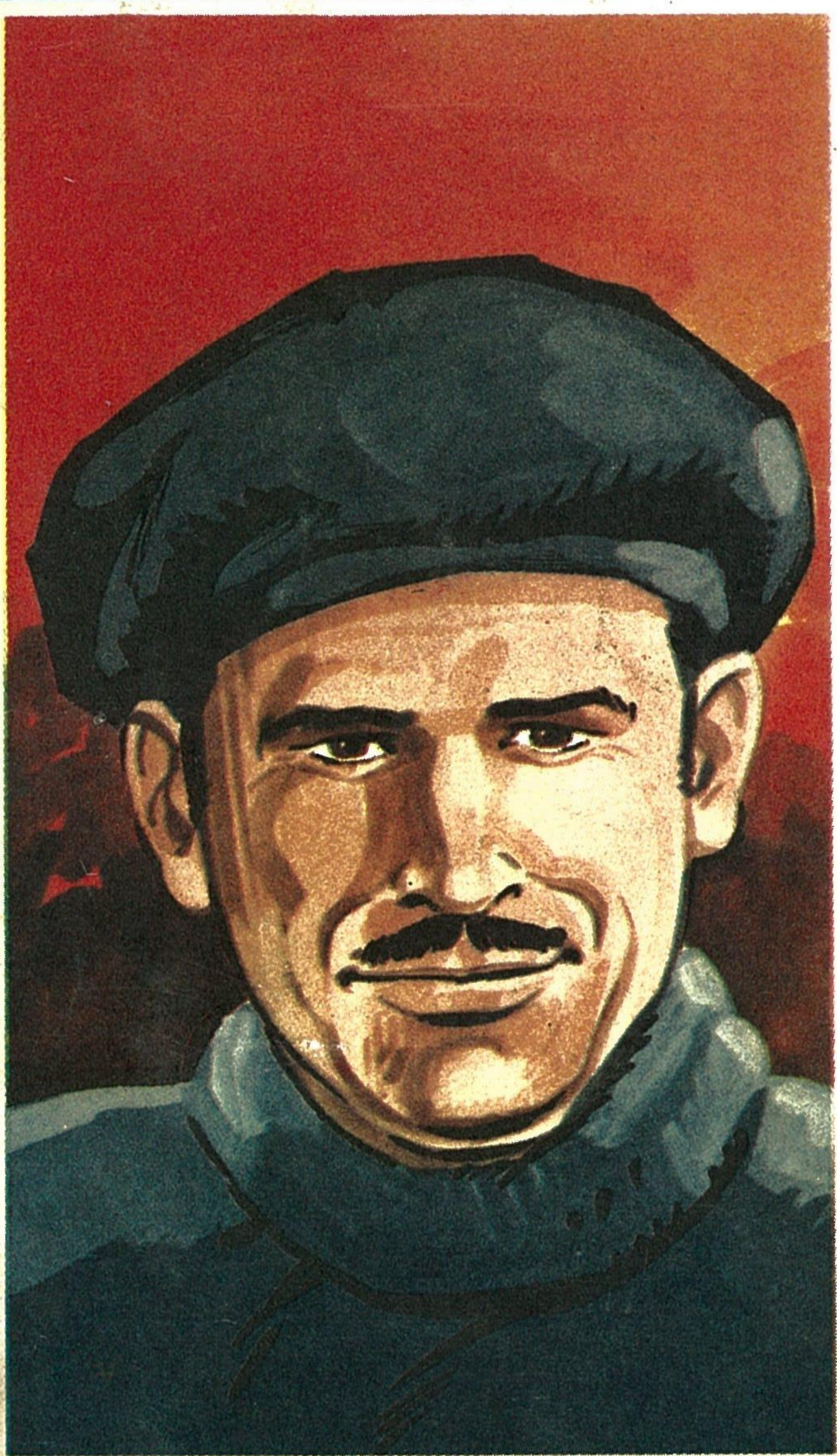
Cuando haya completado su álbum, hágalo timbrar al pie de esta página. En provincias donde el distribuidor oficial, y en Santiago, en Lord Cochrane 1333.

timbre aquí.

COLECCIONES CULTURALES SALO
MELNIK Y ASOCIADOS







LUIS ALBERTO ACEVEDO, primer mártir de la Aviación chilena.